LIBRARY OF THE
Leland Stanford Junior University
NOT TO BE TAKEN OUT OF THE LIBRARY.

Digitized by Google

The Hopkins Library
presented to the
Leland Stanford Junior University
by Timothy Hopkins.

Digitized by Google

HE3075
M62
1859

34193

Digitized by Google

Digitized by Google

Deutschlands Eisenbahnen.

Ein Handbuch

für

Geschäftsleute, Capitalisten und Speculanten,

enthaltend

Geschichte und Beschreibung der Eisenbahnen,
deren Verfassung, Anlagecapital, Frequenz, Einnahme,
Rentabilität und Reservefonds,

nebst

tabellarischer Uebersicht der Actiencurse.

Nach officiellen Quellen

bearbeitet von

Dr. Julius Michaelis.

Zweite durchaus umgearbeitete und bis auf die neueste Zeit fortgeführte Auflage.

Leipzig 1859.

C. F. Amelang's Verlag.

(Friedr. Volckmar sen.)

Digitized by Google

41496

Digitized by Google

Vorwort.

Seit dem ersten Erscheinen dieses vom Publicum beifällig aufgenommenen Buchs sind fünf Jahre verflossen; in dieser Zeit hat das deutsche Eisenbahnwesen so bedeutende Fortschritte gemacht, daß der Umfang des Buchs in der gegenwärtigen zweiten Ausgabe einen nicht unerheblichen Zuwachs erhalten mußte. Der Plan desselben hat nur insofern eine Veränderung erlitten, als es mir angemessen erschienen ist, auch die erst projectirten Eisenbahnen mit aufzunehmen*), wobei natürlich auf absolute Vollständigkeit zu verzichten war.

Deutschland hat ein Recht, stolz zu sein auf sein Schienennetz, das vom Bodensee bis zur Ostsee, vom adriatischen Meere bis zur Nordsee reicht, das Frankreich, Belgien, die Niederlande und die Schweiz mit Polen und Ungarn verbindet, und sich nicht nur durch seine Ausdehnung, sondern eben so sehr durch die mit sehr wenigen Ausnahmen solide und tüchtige Ausführung auszeichnet. Uebrigens spiegelt sich die politische Mannigfaltigkeit Deutschlands auch in seinem Eisenbahnsysteme wider; Staatsbahnen und Privatbahnen bestehen nebeneinander, während England und Frankreich nur Privatbahnen haben, und im Contrast zu den wenigen großen Eisenbahngesellschaften des überall nach Centralisation strebenden Frankreichs finden wir hier ein buntes Gemisch zahlreicher großer und kleiner Gesellschaften. Die wesentlichen Verhältnisse aller dieser, sowie der Staatsbahnen findet man im vorliegenden Werke auf einem

*) Die nur projectirten Bahnen sind durch ein vorgesetztes * bezeichnet. Dagegen deutet die Vorsetzung eines † an, daß die in dem Artikel behandelte Eisenbahngesellschaft sich wieder aufgelöst hat.

Digitized by Google

beschränkten Raume mit einer Vollständigkeit auseinandergesetzt, die meines Wissens sonst nirgends zu finden ist. Ueberall bin ich bemüht gewesen, aus officiellen Quellen zu schöpfen, und dabei von fast sämmtlichen Eisenbahndirectionen, sowohl der Privat- als der Staatsbahnen, mit großer Gefälligkeit und Bereitwilligkeit unterstützt worden, wofür ich hierdurch meinen ergebensten Dank abstatte. Besonders hervorheben muß ich auch diesmal das Directorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie, das mir alljährlich diejenigen Geschäfts- und Jahresberichte, welche ich nicht direct erlangen konnte, mitzutheilen, sowie die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Direction des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, welche mir die von ihr herausgegebenen Jahrgänge der deutschen Eisenbahn-Statistik auf mein Ersuchen zuzusenden die Güte hatte. Auch die Gefälligkeit des hohen Königl. Sächs. Finanzministeriums verdient das größte Lob.

Wenn gleichwohl das Buch noch Lücken enthält und von dem Ziele, das ich mir vorgesteckt, noch fern ist, so rechne ich auf die Nachsicht solcher Leser, welche die Schwierigkeiten der Arbeit zu würdigen wissen. Daß es an Genauigkeit und Vollständigkeit die erste Ausgabe sehr wesentlich übertrifft, wird ihnen nicht entgehen.

Die vom Verleger beigegebene Karte wird vielen Käufern eine erwünschte Orientirung darbieten.

Möge das Buch in seiner jetzigen Gestalt eine gleich günstige Aufnahme und Beurtheilung finden als früher.

Freiberg, im März 1859.

Dr. Julius Michaelis.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichniß.

	Seite
Aachen-Düsseldorf	1, 396
„ -Gladbach-Neuß	27, 396
„ -Mastricht	5
Albertsbahn	115
Altona-Kiel	9, 396
Anhalt-Cöthen-Bernburg	14
Annaberg-Chemnitz	18
„ -Weipert-Teplitz	19
Ansbach-Gunzenhausen	19, 397
Augsburg-München	33
Aussig-Teplitz	354
Badische Staatseisenbahn	20, 397
Bayerische Ostbahnen	25, 397
„ Staatseisenbahnen	28, 397
Bayreuth-Neuenmarkt	36
Bergisch-Märkische	36, 398
Berlin-Anhaltische	44
„ -Frankfurt	242
„ -Görlitz	51, 69
„ -Hamburg	52, 399
„ -Potsdam	58
„ -Potsdam-Magdeburg	57
„ -Sächsische	46
„ -Stettin	62, 399
„ -Stralsund	68
„ -Wiener-Centralbahn	69
Bingen-Neunkirchen	314
Bochum-Herne	70, 399
Bodensee-Gürtelbahn	399
Bonn-Cöln	70
Braunschweigische Staatseisenbahn	74, 400
Bremen-Brake-Oldenburg.	78, 400
Breslau-Posen-Glogau	254
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	78, 400
Bruck-Leoben-Vordernberg-Linz	83, 400
Brünn-Rossitz	83
Budweis-Linz-Gmunden	85, 401
Buschtehrader Kohlenbahn	89, 401
Centralbahn, ungarische	268
Chemnitz-Riesa	91
„ -Würschnitz	95
Coblenz-Trier	402
Cöln-Crefeld	97, 402
„ -Minden	100, 402
„ -Minden-Thüringische	374
Cosel-Oderberg	381
Cottbus-Schwielochsee.	111, 402
Cüstrin-Altdamm	114
Danzig-Cöslin	114
Deutz-Gießen	101
Dortmund-Soest	36
Dresden-Döbeln	115
Dresden-Tharandt	115, 402

Digitized by Google

	Seite
Düsseldorf-Elberfeld	119
Eifel-Eisenbahn	124, 303
Elze-Hameln	124
Erfurt-Höxter	402
Erzgebirgische	92
Frankfurt-Hanau	124, 402
„ -Homburg	129, 403
„ -Küstrin-Kreuz	290
Friedrich-Wilhelms-Nordbahn	171
Fröttstadt-Waltershausen	361
Fünfkirchen-Mohacs	403
Galizische Carl-Ludwigs-Bahn	130, 403
Geeste-Bahn	146
Glückstadt-Elmshorn	132, 403
Gößnitz-Weimar	136
Goslar-Vienenburg	403
Gotha-Göttingen	137
Gratz-Köflach	137
Greiz-Saalfeld	404
Guben-Burxdorf	138
„ -Posen	139
„ -Radeberg	139
„ -Röderau	404
Güstrow-Bützow	224
Haardt-Rhein-Eisenbahn	139
Halle-Hansdorf	139
„ -Jerxheim	139
„ -Nordhausen-Landesgrenze	140
Hamburg-Bergedorf	140
Hannov. Staatseisenbahnen	145, 404
Harzbahn	249
Hessische Ludwigsbahn	217
Hinterpommersche	64
Höchst-Soden	152
Hochstadt-Stockheim	154
Holsteinische Westbahn	154
Homburg-Zweibrücken	281

	Seite
Illerthal-Bahn	368
Itzehoe-Wrist	154
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	155, 404
Kaiser-Franz-Josephs-Orientbahn	163, 405
Kaiserin-Elisabeth-Bahn	166
Kärnthnerische	169, 405
Kiel-Eckernförde	170
Kinzigthal-Bahn	22
Kladno-Kralup	89
König-Christian VIII.-Ostseebahn	9
Krakau-Oberschlesische	268, 410
Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn	171, 405
Leine-Deister-Eisenbahn	176
Leipzig-Dresden	176, 405
„ -Frankfurt a. O.	184
Löbau-Zittau	184, 406
Lombardisch-venetianische	190, 406
Lübeck-Büchen	194, 407
Ludwigsbahn	249
Ludwigshafen-Berbach	281
Luxemburgische	407
Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig	197, 407
„ -Halberstadt	202, 408
„ -Wittenberge	206, 408
Main-Neckar-Bahn	211
„ -Rhein-Bahn	217
„ -Weser-Bahn	214
Mainz-Ludwigshafen	217, 408
Mecklenburgische	222, 408
Mühlheim-Essen	226
München-Starnberg	227
Münster-Hamm	228
Nassauische Rhein- und Lahn-Eisenbahn	230, 409

Digitized by Google

	Seite
Neisse-Brieg	233, 409
Neumünster-Heide-Tönningen	154
Neumünster-Neustadt	237
Neustadt-Weißenburg	237, 409
Niedererzgebirgische	337
Niederländisch-Preußische	240
Niederschlesisch-Märkische (Staatsbahn)	240, 409
Niederschlesische Zweigbahn	245, 409
Nordheim-Nordhausen	249
Nürnberg-Fürth	249, 409
„ -Würzburg	253
Obererzgebirgische	337
Oberschlesische	254, 409
„ Zweigbahn	279
Odenwälder Bahn	22
Oesterr. Staatseisenbahnen	264, 410
„ Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	272, 410
Oppeln-Tarnowitz	279, 411
Osnabrück-Quakenbrück	281
Ostgalizische	130
Ostrheinische	103
Passow-Schwedt	281
Pfälzische Ludwigsbahn	281
„ Maximiliansbahn	237
Prag-Pilsen	288, 411
„ -Lahna	89
Preßburg-Tyrnau-Szered	289, 411
Preußische Ostbahn	290, 411
„ Staatseisenbahnen	293
Prinz-Wilhelms-Eisenbahn	295, 412
Reichenberg-Pardubitz	346
„ -Prag	299, 412
Rendsburg-Neumünster	299, 412
Rhein-Alzey-Bahn	302, 412
Rheingauische	230

	Seite
Rheinische	303, 412
Rhein-Nahe-Eisenbahn	314, 413
Rhein-Weser-Eisenbahn	103
Rhön-Eisenbahn	317
Ruhr-Eisenbahn	318
Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbach	318, 414
Ruhr-Sieg-Bahn	36
Saalbahn	322
Saarbrücker Staatseisenbahn	322, 414
Saarbrücken-Trier-Luxemburg	324
Sächsische Staatseisenbahnen	325, 414
Sächsisch-Bayerische	325
„ -Böhmische	329
„ -Schlesische	332
Schlesische Gebirgseisenbahn	339
Schwerin-Rostock	224
„ -Wismar	224
Siebenbürgische	340
Siegen-Marburg	340
Sieg-Ruhr-Bahn	36
Solingen-Benrath	341
Speyer-Bruchsal	341
„ -Germersheim	341
Stargard-Posen	341
Steele-Vohwinkel	295
Stettin-Swinemünde	346
Südalpen-Bahn	346
Südbahn, hannoversche	146
Südösterreichisch-italienische	415
Südliche Staats-, lombardisch-venetianische u. centralitalienische Bahn	415
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	346
Taunusbahn	349
Teplitz-Aussig	354

	Seite		Seite
Tetschen-Warnsdorf	357	Westbahn, hannoversche . . .	146
Theiß-Eisenbahn	357	Westphälische Staatsbahn . .	372
Thorn-Königsberg	361	Wien-Gloggnitz	376
Thorn-Tilsit	361	„ -Raab	376
Thüringische	361	Wiesbadener	230
Trier-Saarbrücken	324	Wilhelmsbahn	381
Ulm-Kempten	368	Wittenberg-Nauen	388
Viersen-Venloo	369	Württembergische Staatseisenbahn	388
Voigtländische	369	Zittau-Reichenberg	394
Werra-Eisenbahn	369	„ -Schandau	395
Weserbahn	372		

Einleitung.

Der Bau der deutschen Eisenbahnen begann vor etwas mehr als 30 Jahren mit dem Bau der **Budweis-Linzer Eisenbahn**, deren erste größere Hälfte im Herbst 1828 eröffnet wurde. Diese Bahn wurde indeß nur für den Betrieb mit Pferden eingerichtet; die erste deutsche Dampfbahn aber war die von **Nürnberg nach Fürth**, eröffnet am 8. December 1835. Gegenwärtig — zu Anfang des Jahres 1859 — sind in Deutschland (mit Einschluß der preußischen Provinzen Posen und Preußen) nicht weniger als **1600** Meilen*) Eisenbahnen in Betrieb, deren Eröffnung sich auf die seit 1828 verflossenen Jahre folgendermaßen vertheilt:

1828;	9 Meilen	1846:	177 Meilen
1830:	7½ =	1847:	149½ =
1832:	8½ =	1848:	94 =
1835:	1 =	1849:	85½ =
1836:	9 =	1850:	73 =
1837:	2¾ =	1851:	43½ =
1838:	21 =	1852:	63½ =
1839:	27¾ =	1853:	77 =
1840:	30½ =	1854:	46¾ =
1841:	56¾ =	1855:	43¾ =
1842:	37 =	1856:	118 =
1843:	50 =	1857:	74 =
1844:	71 =	1858:	131¾ =
1845:	91 =		

*) Die in diesem Buche vorkommenden Meilen sind geographische oder deutsche, 15 auf einen Grad des Aequators. Dieselben sind bekanntlich etwas kleiner als die preußischen und österreichischen.

Hierbei sind jedoch mehrere kürzere, nicht zum Personentransport dienende Bahnen außer Acht gelassen. Außer diesen werden noch folgende in der obigen Berechnung inbegriffene Bahnen mit Pferdekraft betrieben: die Budweis-Linzer Bahn, 17 Meilen lang, die Bahn von Prag bis Lahna (Theil der Buschtehrader Kohlenbahn), 7½ Meilen lang, die Bahn von Cottbus bis Goyatz am Schwielochsee, über 4 M. lang, und die ½ Meile lange Bahn von Waltershausen bis Fröttstedt zwischen Gotha und Eisenach. Auf allen übrigen Eisenbahnen Deutschlands findet der Betrieb mit Dampfkraft statt.

Die deutschen Eisenbahnen zerfallen in Privatbahnen und Staatsbahnen und zwar gehören von den gegenwärtig fahrbaren Eisenbahnen **955** Meilen zur ersten, **645** Meilen zur zweiten Kategorie.

Die Privatbahnen bildeten ihrer Länge nach am Schlusse des Jahres 1858 folgende Reihenfolge:

	Name der Bahn.	Eröffnet Meilen	Im Bau begriffen Meilen
	a) Eröffnete:		
1.	Oesterreichische Staatseisenbahnen*) . .	179 3/4	1 1/10
2.	Südösterreichisch-italienische*)	154 4/5	250
3.	Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	81 9/10	—
4.	Oberschlesische	68 7/8	2 2/5
5.	Kaiserin-Elisabeth-Bahn	52 2/5	27 1/2
6.	Cöln-Minden	47 2/5	24 1/2
7.	Berlin-Hamburg	38 1/5	—
8.	Berlin-Anhaltische	34 2/3	14 3/5
9.	Thüringische	29 3/4	8
10.	Rheinische	23 5/6	29
11.	Stargard-Posen	23	—
12.	Breslau-Schweidnitz-Freiburg . . .	22 4/5	—
13.	Berlin-Stettin-Stargard	22 3/4	23 3/4
14.	Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberg) . . .	22 2/3	—
15.	Berlin-Potsdam-Magdeburg	19 5/6	—

*) Diese beiden Bahnen liegen zum großen Theile außerhalb Deutschland.

	Name der Bahn.	Eröffnet Meilen	Im Bau begriffen Meilen
16	Mecklenburgische	$19\frac{2}{3}$	—
17	Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn .	$19\frac{1}{5}$	—
18	Werra-Eisenbahn	$19\frac{1}{2}$	—
19	Pfälzische Ludwigsbahn	$19\frac{1}{8}$	—
20	Magdeburg-Leipzig	$18\frac{7}{10}$	—
21	Bergisch-Märkische	$18\frac{1}{2}$	$22\frac{1}{2}$
22	Leipzig-Dresden	17	—
23	Südnorddeutsche Verbindungsbahn . .	$16\frac{1}{2}$	9
24	Hessische Ludwigsbahn	$15\frac{4}{5}$	$4\frac{3}{10}$
25	Magdeburg-Wittenberge	$14\frac{2}{5}$	—
26	Altona-Kiel	$14\frac{3}{10}$	—
27	Aachen-Düsseldorf	12	—
28	Buschtehrader Kohlenbahn	$10\frac{3}{4}$	—
29	Oppeln-Tarnowitz	$10\frac{1}{4}$	—
30	Bayerische Ostbahnen	$9\frac{3}{4}$	45
31	Niederschlesische Zweigbahn	$9\frac{2}{3}$	—
32	Aachen-Mastricht	$8\frac{4}{5}$	—
33	Magdeburg-Halberstadt	$7\frac{7}{8}$	—
34	Cöln-Crefeld	$6\frac{9}{10}$	—
35	Pfälzische Maximiliansbahn	$6\frac{1}{3}$	—
36	Lübeck-Büchen	$6\frac{3}{10}$	—
37	Neisse-Brieg	$5\frac{9}{10}$	—
38	Taunusbahn.	$5\frac{7}{8}$	—
39	Ruhrort-Crefeld-Gladbach	$5\frac{2}{3}$	—
40	Rendsburg-Neumünster.	$4\frac{3}{4}$	—
41	Dresden-Tharandt mit Zweigbahnen . .	$4\frac{7}{10}$	—
42	Itzehoe-Glückstadt-Elmshorn	$4\frac{7}{12}$	—
43	Löbau-Zittau	$4\frac{1}{5}$	—
44	Prinz-Wilhelms-Eisenbahn	$4\frac{9}{20}$	—
45	Cottbus-Schwielochsee	$4\frac{1}{4}$	—
46	Anhalt-Cöthen-Bernburg mit Zweigbahn	4	—
47	Brünn-Rossitz	$3\frac{3}{4}$	—
48	Frankfurt-Hanau-Kahl	$3\frac{1}{3}$	—
49	*Baireuth-Neuenmarkt	$2\frac{4}{5}$	—

	Name der Bahn.	Eröffnet Meilen	Im Bau begriffen Meilen
50	*München=Starnberg	$2\frac{4}{5}$	—
51	Aussig-Teplitz	$2\frac{1}{2}$	—
52	Hamburg=Bergedorf	$2\frac{1}{6}$	—
53	Rhein=Nahe-Eisenbahn	2	14
54	Chemnitz=Würschnitz	$1\frac{2}{3}$	—
55	Nürnberg=Fürth	$\frac{7}{8}$	—
56	Höchst=Soden	$\frac{7}{8}$	—
	b) Noch nicht eröffnete:		
1	Prag=Pilsen	—	57
2	Luxemburgische Eisenbahn	—	$21\frac{3}{4}$
3	Gratz=Köflach	—	4
4	*Ansbach=Gunzenhausen	—	$3\frac{3}{4}$
5	Zittau=Reichenberg	—	$3\frac{1}{2}$
6	Rhein=Alzey=Bahn	—	2
7	Mühlheim=Essen	—	$1\frac{1}{2}$

(Die mit * bezeichneten drei Bahnen sind zwar Privatbahnen, aber keine Actienbahnen.)

Nach den Staatsgebieten kommen von diesen 63 Privatbahnen 26 auf Preußen (von denen jedoch 5 theilweise in angrenzenden Staaten liegen), 5 auf Holstein, Hamburg und Lübeck, 5 auf Sachsen (wovon aber eine theilweise in Böhmen liegt), eine auf die sächsischen Herzogthümer, je eine auf Mecklenburg=Schwerin, Kurhessen, Anhalt und Luxemburg, also zusammen 41 auf Norddeutschland, nur 22 aber auf Süddeutschland, nämlich 10 auf Oesterreich, 7 auf Bayern, 5 auf die beiden Hessen, Nassau und Frankfurt.

Von den im Betriebe befindlichen Privatbahnen haben 20 keine selbstständige Betriebsverwaltung, und zwar werden 14 von den betreffenden Staaten, 6 aber von den Directionen anderer Privatbahnen verwaltet.

Nach der Höhe des bis Ende 1858 concessionirten Anlagecapitals (Actiencapital und Anleihen zusammengenommen) **stellt sich folgende Rangordnung heraus***).

Name der Bahn.	Actiencapital. Thlr.	Anleihen. Thlr.	Gesammtcapital. Thlr.
a) Eröffnete Bahnen:			
Südösterreichisch-italienische	100,000,000	52,266,667†)	152,266,667
Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	56,000,000	75,154,467†)	131,154,467
Cöln-Minden	13,000,000	38,274,500	51,274,500
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	35,624,531	11,235,000	46,859,531
Kaiserin-Elisabeth-Bahn .	21,000,000	14,029,167	35,029,167
Bayerische Ostbahnen . .	34,285,714	. . . .	34,285,714
Oberschlesische	12,606,200	21,191,800	33,798,000
Bergisch-Märkische (incl. Düsseldorf-Elberfeld . .	11,213,000	19,670,000	30,883,000
Rheinische (incl. Bonn-Cöln)	14,801,200	9,500,000	24,301,200
Thüringische	9,000,000	11,900,000	20,900,000
Berlin-Stettin	6,024,000	12,300,000	18,324,000
Berlin-Anhaltische . . .	8,500,000	7,000,000	15,500,000
Berlin-Hamburg . . .	8,000,000	6,000,000	14,000,000
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	10,500,000	2,100,000	12,600,000
Berlin - Potsdam - Magdeburg	4,000,000	8,489,800	12,489,800
Kurfürst-Friedr. - Wilhelms-Nordbahn	8,000,000	3,600,000	11,600,000
Werra-Eisenbahn . . .	8,000,000	3,250,000	11,250,000
Magdeburg - Cöthen - Halle-Leipzig	3,500,000	5,700,000	9,200,000
Rhein-Nahe-Eisenbahn . .	9,000,000	. . . .	9,000,000

*) In der folgenden Tabelle ist der österr. Gulden nach dem bis 1858 geltenden Conventionsmünzfuße zu 21 Ngr. gerechnet.
†) Nominalwerth.

Name der Bahn.	Actiencapital. Thlr.	Anleihen. Thlr.	Gesammtcapital. Thlr.
Pfälzische Ludwigsbahn . .	6,662,571	2,285,714	8,948,286
Leipzig-Dresden	5,000,000	3,500,000	8,500,000
Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberg)	2,400,000	6,100,000	8,500,000
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	5,100,000	3,200,000	8,300,000
Aachen-Düsseldorf . . .	4,000,000	3,950,000	7,950,000
Stargard-Posen	5,000,000	2,300,000	7,300,000
Hessische Ludwigsbahn (Mainz-Ludwigshafen)	4,571,429	2,285,714	6,857,143
Magdeburg-Wittenberge .	4,500,000	2,000,000	6,500,000
Mecklenburgische	4,350,000	1,948,000	6,298,000
Aachen-Mastricht . . .	2,750,000	2,800,000	5,550,000
Ruhrort-Crefeld-Gladbach .	1,500,000	2,012,000	3,512,000
Altona-Kiel	3,075,000	220,000	3,295,000
Frankfurt-Hanau . . .	1,714,286	857,143	2,571,429
Lübeck-Büchen	2,558,000	. . . .	2,558,000
Pfälzische Maximiliansbahn (Neustadt-Weißenburg) .	2,514,286	. . . .	2,514,286
Löbau-Zittau.	2,500,000	. . . .	2,500,000
Oppeln-Tarnowitz . . .	2,500,000	. . . .	2,500,000
Niederschlesische Zweigbahn	1,500,000	1,000,000	2,500,000
Magdeburg-Halberstadt . .	1,700,000	700,000	2,400,000
Prinz-Wilhelms-Bahn . .	1,300,000	1,100,000	2,400,000
Hamburg-Bergedorf. . .	1,548,000	723,750	2,271,750
Dresden-Tharandt (Albertsbahn)	900,000	1,275,000	2,175,000
Taunusbahn	1,714,286	400,000	2,114,286
Aussig-Teplitz	1,400,000	700,000	2,100,000
Brünn-Rossitz	2,100,000	. . . .	2,100,000
Cöln-Crefeld	1,300,000	700,000	2,000,000
Buschtehrader Kohlenbahn .	1,680,000	. . . .	1,680,000
Neisse-Brieg	1,100,000	100,000	1,200,000
Glückstadt-Elmshorn. . .	858,000	104,250	962,250

Name der Bahn.	Actiencapital Thlr.	Anleihen. Thlr.	Gesammtcapital. Thlr.
Anhalt-Cöthen-Bernburg .	500,000	150,000	650,000
Rendsburg-Neumünster . .	390,000	142,500	532,500
Chemnitz-Würschnitz. . .	400,000	....	400,000
Cottbus-Schwielochsee . .	273,000	60,000	333,000
Höchst-Soden.	314,286	....	314,286
Nürnberg-Fürth	101,143	60,000	161,143
b) Noch nicht eröffnete:			
Prag-Pilsen	52,500,000	....	52,500,000
Luxemburgische	9,300,000	....	9,300,000
Gratz-Köflach.	2,579,500	....	2,579,500
Zittau-Reichenberg . . .	2,500,000	....	2,500,000
Rhein-Alzey-Bahn . . .	685,714	....	685,714
Mühlheim-Essen. . . .	300,000	....	300,000

Die bis Ende 1858 concessionirten Actiencapitale aller unter a) aufgezählten 54 Actiengesellschaften betragen hiernach **452$\frac{4}{5}$** Mill. Thlr., die bewilligten Anleihen **342$\frac{1}{5}$** Mill. Thaler, mithin die gesammten Actiencapitale **795** Mill. Thlr. Die unter b) aufgezählten, erst zum kleinsten Theile verwendeten Anlagecapitale betragen zusammen **67$\frac{5}{6}$** Mill. Thlr., mithin die unter a) und b) aufgezählten zusammen in runder Summe **860** Mill. Thlr.

Hierbei ist zu bemerken, daß mehrere Gesellschaften sich bereits wieder aufgelöst und ihre Bahnen an den Staat oder andere Gesellschaften abgetreten haben; dahin gehören folgende: 1) die Berlin-Frankfurter, 2) die Berlin-Potsdamer, 3) die Chemnitz-Riesaer, 4) die Cöln-Minden-Thüringische, 5) die Krakau-Oberschlesische, 6) die München-Augsburger, 7) die Niederschlesisch-Märkische, 8) die Sächsisch-Bayerische, 9) die Sächsisch-Schlesische, 10) die Münster-Hammer, 11) die Wien-Gloggnitzer, später Wien-Raaber, 12) die Bonn-Cölner, 13) die Düsseldorf-Elberfelder, 14) die Budweis-Gmundener und 15) die Waltershausen-Fröttstedter Eisenbahngesellschaft. Außerdem ist die Nassauische Rhein- und

Lahn-Eisenbahn-Gesellschaft ihrer Concession verlustig erklärt worden. Andererseits hat Oesterreich seine sämmtlichen Staatseisenbahnen an Actiengesellschaften abgetreten.

In Betreff ihrer Rentabilität endlich bilden die bisher bestehenden Eisenbahngesellschaften und Privatbahnen, nach ihrer für 1857 den Stammactionairen gezahlten Dividende incl. Zinsen geordnet, nachstehende Reihenfolge, wobei zur Vergleichung auch die Dividende des Vorjahres, sowie die bisher erzielte Durchschnittsdividende beigefügt ist:

	Dividende		
	1857 Procent	1856 Procent	durchschnittliche Procent
Magdeburg-Leipzig	24	23	14
Leipzig-Dresden	21	19	$8\frac{1}{19}$
Nürnberg-Fürth	15	15	$14\frac{7}{10}$
Magdeburg-Halberstadt	13	$12\frac{1}{2}$	$8\frac{3}{7}$
Oberschlesische	13	$11\frac{1}{6}$	$8\frac{1}{4}$
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	12	15	$9\frac{2}{5}$
Pfälzische Ludwigsbahn (Ludwigshafen-Bexbach).	10	9	$6\frac{23}{40}$
Taunus-Bahn	10	$7\frac{3}{5}$	$6\frac{1}{7}$
Berlin-Stettin	$9\frac{7}{12}$	$9\frac{5}{12}$	7
Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. .	$9\frac{1}{3}$	$13\frac{14}{15}$	$14\frac{5}{6}$
Berlin-Anhaltische.	9	9	$6\frac{11}{16}$
Cöln-Minden	9	$8\frac{2}{3}$	$6\frac{10}{19}$
Berlin-Potsdam-Magdeburg	9	7	$4\frac{5}{9}$
Hamburg-Bergedorf	8	$7\frac{1}{3}$	$4\frac{1}{2}$
Buschtehrader Kohlenbahn	8	8	8
Altona-Kiel	$7\frac{1}{2}$	$7\frac{1}{4}$	$5\frac{5}{8}$
Thüringische Eisenbahn	7	$6\frac{3}{4}$	$4\frac{5}{14}$
Rendsburg-Neumünster	$6\frac{1}{4}$	$6\frac{1}{2}$	$6\frac{3}{8}$
Rheinische	6	$6\frac{1}{4}$	$3\frac{3}{7}$
Berlin-Hamburg	6	$5\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{4}$
Stargard-Posen	$5\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{2}{3}$

	Dividende		
	1857 Procent	1856 Procent	durchschnittliche Procent
Frankfurt-Hanau	$5\frac{1}{2}$	4	$3\frac{5}{6}$
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	5	9	$5\frac{2}{11}$
Hessische Ludwigsbahn (Mainz-Ludwigshafen)	5	5	$4\frac{4}{7}$
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	$4\frac{3}{4}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{17}{24}$
Pfälzische Maximiliansbahn (Neustadt-Weißenburg)	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$
Aachen-Düsseldorf (garantirt)	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$
Neisse-Brieg	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{2}$	$2\frac{3}{8}$
Bergisch-Märkische	$3\frac{1}{2}$	$3\frac{1}{3}$	$1\frac{7}{8}$
Lübeck-Büchen	3	3	$2\frac{4}{9}$
Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn. .	$2\frac{2}{3}$	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{3}$
Anhalt-Cöthen-Bernburg (garantirt) . .	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$
Cottbus-Schwielochsee.	$2\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{3}$	$3\frac{4}{33}$
Mecklenburgische Eisenbahn	2	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{3}{7}$
Höchst-Soden	$1\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{2}$	$\frac{3}{10}$
Prinz-Wilhelms-Eisenbahn	$1\frac{1}{3}$	$1\frac{1}{3}$	$\frac{7}{15}$
Dresden-Tharandt	1	0	$\frac{2}{5}$
Löbau-Zittau	(1)	(1)	. . .
Brünn-Rossitz	$\frac{3}{5}$	2	$1\frac{3}{10}$
Cöln-Crefeld	$\frac{3}{5}$	0	$\frac{3}{10}$
Glückstadt-Elmshorn	$\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{14}$
Niederschlesische Zweigbahn	$\frac{1}{2}$	$1\frac{1}{6}$	$\frac{1}{3}$
Magdeburg-Wittenberge	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$	$\frac{3}{8}$
Aachen-Mastricht	0	$\frac{1}{2}$	$\frac{10}{21}$
Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberg)	0	0	$5\frac{1}{3}$

(Die angegebene Dividende der Löbau-Zittauer Bahn ist nur auf die Actien Lit. B. gewährt worden.)

Obige Uebersicht zeigt, daß die Dividende bei 21 Bahnen größer, bei 9 Bahnen kleiner, bei 15 Bahnen eben so groß als die Dividende für 1856 gewesen ist. Bei 3 Bahnen wurde die Zahlung der angegebenen Dividende nur durch die Staatsgarantie möglich. Zwei Bahnen gaben zum ersten Mal eine Dividende, dagegen zwei (resp. zum

ersten und zweiten Male) keine Dividende. Im Durchschnitt aus allen 45 Bahnen betrug die Dividende im Jahre 1857 ohne Rücksicht auf die Verschiedenheit der Actiencapitale $6\frac{2}{25}$ Proc. (1856: $6\frac{1}{6}$ Procent), mit Rücksicht auf diese Verschiedenheit aber ca. $8\frac{1}{4}$ (1856: $8\frac{3}{4}$) Procent.

Staatsbahnen.

Unter den ersten in Deutschland für Locomotivenbetrieb eröffneten Eisenbahnstrecken war eine **Staatsbahn**, von Braunschweig nach Wolfenbüttel, eröffnet am 30. Nov. 1838. Dem Beispiele des Herzogthums Braunschweig folgte zuerst **Baden** (1840), später **Hannover, Bayern** und **Oesterreich**. Jetzt bilden die Staatsbahnen die kleinere Hälfte aller deutschen Eisenbahnen, und unter den größeren Staaten Deutschlands ist außer Oldenburg keiner, der nicht auf seine Kosten Eisenbahnen gebaut hätte.

Nachfolgende Tabelle enthält eine Uebersicht der bis Ende 1858 in Deutschland (mit den Provinzen Preußen und Posen) in Betrieb gesetzten, so wie der im Bau befindlichen Staatseisenbahnen.

	Eröffnet Meilen	Im Bau Meilen
I. Oesterreich *).		
1) Nordbahn (von Brünn und Olmütz bis Prag und von da bis zur sächsischen Grenze)	$64\frac{7}{8}$	—
2) Südbahn (von Wien nach Triest mit Zweigbahnen nach Laxenburg und der ungar. Grenze) . . .	$77\frac{2}{3}$	—
3) Nordtyroler Eisenbahn (von Kufstein nach Innsbruck)	10	—
4) Südtyroler Eisenbahn (von Verona nach Botzen), deutscher Theil	—	$14\frac{1}{2}$
5) Wiener Verbindungsbahn	$\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$
II. Preußen.		
1) Ostbahn (Frankfurt-Dirschau-Königsberg und Dirschau-Danzig)	81	—

*) Mit Ausnahme der Bahn Nr. 5 sind alle diese Bahnen neuerdings an Privatgesellschaften überlassen worden.

	Eröffnet Meilen	Im Bau Meilen
2) Niederschlesisch-Märkische Bahn	$52\frac{1}{2}$	—
3) Westphälische Bahn incl. Rheine-Osnabrück . .	$35\frac{1}{8}$	—
4) Saarbrücker Bahn	$5\frac{3}{4}$	—
5) Saarbrücken-Trier-Luxemburg	5	7
6) Berliner Verbindungsbahn	$1\frac{1}{3}$	—
III. **Bayern.**		
1) Ludwigs-Südnordbahn (Lindau-Augsburg-sächs. Grenze)	76	—
2) Ludwigs-Westbahn (Bamberg-Aschaffenburg-hessische Grenze)	$27\frac{9}{10}$	—
3) Maximiliansbahn (Ulm-Augsburg-München-Salzburg).	$29\frac{5}{6}$	12
4) Zweigbahn Rosenheim-Kufstein	$4\frac{3}{10}$	—
IV. **Hannover.**		
1) Hannover-braunschweig. Grenze	$5\frac{2}{3}$	—
2) Hildesheim-Harburg	$24\frac{1}{4}$	—
3) Hannover-Minden	$8\frac{2}{3}$	—
4) Wunstorf-Bremen	$13\frac{3}{5}$	—
5) Südbahn (Hannover-Cassel)	$23\frac{14}{15}$	—
6) Westbahn (Emden-Rheine u. Osnabrück-Löhne) .	$24\frac{2}{5}$	—
V. **Sachsen.**		
a) Oestliche Staatsbahnen:		
1) Sächsisch-Schlesische	$13\frac{4}{5}$	—
2) Sächsisch-Böhmische	$7\frac{3}{10}$	—
3) Tharandt-Freiberg	—	$3\frac{1}{2}$
b) Westliche Staatsbahnen:		
4) Sächsisch-Bayerische	23	—
5) Niedererzgebirgische (Riesa-Zwickau-Gößnitz) . .	$17\frac{1}{9}$	—
6) Obererzgebirgische (Zwickau-Schwarzenberg) . .	$5\frac{1}{2}$	$\frac{2}{3}$
VI. **Württemberg**	$41\frac{1}{10}$	22
VII. **Baden** (excl. Main-Neckar-Bahn).	$47\frac{1}{2}$	17
VIII. **Main-Weser-Bahn**	27	—
IX. **Main-Neckar-Bahn** (incl. Sachsenhausen-Offenbach)	$12\frac{5}{6}$	—

	Eröffnet Meilen	Im Bau Meilen
X. **Braunschweig**	$24\frac{1}{9}$	3*)
XI. **Nassauische Rhein- und Lahn-Eisenbahn**	$4\frac{1}{4}$	$17\frac{3}{4}$
XII. **Sachsen-Gotha** (Waltershausen-Fröttstedt)	$\frac{1}{2}$	—

Dies giebt ca. **800** Meilen fertige und fast **100** M. im Bau begriffene Staatseisenbahnen. Doch sind hiervon die von Oesterreich an Privatgesellschaften abgetretenen Bahnen in Abzug zu bringen.

Auf sämmtlichen bis jetzt eröffneten deutschen Eisenbahnen (mit Einschluß der in Ungarn und Galizien liegenden Strecken der österreichischen Staatsbahnen) sind gegenwärtig über **2850** Locomotiven in Gebrauch. Von diesen besaß Ende 1857 die österr. Staatseisenbahngesellschaft 332, Preußen 264, Oesterreich 244, die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn 218, Bayern 187, Hannover 170, Cöln-Minden 146, die oberschlesische Bahn 119, Sachsen 101, Baden 82, Berlin-Hamburg 70, Württemberg 61, die Bergisch-Märkische Bahn 57, Magdeburg-Leipzig 51, die Berlin-Anhaltische und Thüringische je 50, die Rheinische Bahn 45, Leipzig-Dresden 41, Stargard-Posen 40, Berlin-Magdeburg 39, die Braunschweigische Staatsbahn 38, die Main-Weser-Bahn 36, Berlin-Stettin und Pfälzische Ludwigsbahn je 35, Aachen-Düsseldorf-Ruhrort 31 u. s. w. — Was den Ursprung dieser Locomotiven betrifft, so sind vier Fünftel derselben oder **2277** aus deutschen Fabriken (867 von Borsig in Berlin, 364 aus der Wien-Raaber Maschinenfabrik, 229 von Maffei in München, 185 von Keßler in Carlsruhe, 148 von Günther in Wiener-Neustadt, 134 von Egestorff in Hannover, 78 von Hartmann in Chemnitz, 73 aus der Fabrik in Eßlingen, 64 von Wöhlert in Berlin u. s. w.), **301** aus englischen Fabriken (137 von Stephenson in Newcastle, 99 von Sharp u. Comp. in Manchester u. s. w.), **190** aus belgischen (176 von Cockerill in Seraing), **60** aus amerikanischen (59 von Norris in Philadelphia), **22** aus einer französischen Fabrik (Meyer in Mühlhausen).

*) Die hier als noch im Bau befindlich angenommene Strecke von Jerxheim nach Helmstedt (vergl. S. 75) wird dem Vernehmen nach bereits befahren.

Nach ihrer größeren oder geringeren Kostspieligkeit — dem Betrage des auf **eine Meile Bahnlinie** entfallenden Theils des Anlagecapitals — geordnet bilden die einzelnen Eisenbahnen folgende Reihenfolge:

Hamburg-Bergedorf	1,050,000	Thaler.
Rheinische Eisenbahn (Cöln-Herbesthal) .	930,841	"
Wien-Laibach	919,939	"
Düsseldorf-Dortmund	851,833	"
Chemnitz-Riesa	823,700	"
Sächsisch-Böhmische Staatsbahn	748,138	"
Aachen-Düsseldorf	668,100	"
Sächsische Staatsbahnen	652,456	"
Sächsisch-Bayerische Staatsbahn	645,637	"
Cöln-Minden	644,215	"
Berlin-Potsdam-Magdeburg	641,000	"
Saarbrücker Staatsbahn	632,665	"
Frankfurt-Hanau	632,268	"
Aachen-Mastricht	630,682	"
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	592,095	"
Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn .	584,755	"
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	566,128	"
Thüringische Eisenbahn	557,215	"
Löbau-Zittau	541,934	"
Badische Staatsbahn	522,100	"
Main-Neckar-Bahn	521,547	"
Sächsisch-Schlesische Staatsbahn . . .	510,177	"
Breslau-Myslowitz	504,191	"
Oesterr. nördliche Staatsbahn	502,395	"
Main-Weser-Bahn	501,148	"
Leipzig-Dresden	500,000	"
Brünn-Rossitz	496,876	"
Prinz-Wilhelms-Eisenbahn	492,678	"
Dresden-Tharandt	484,958	"
Pfälzische Ludwigsbahn	467,991	"
Württembergische Staatsbahnen	454,607	"
Westphälische Staatsbahn	451,185	"
Bayerische Staatsbahnen	440,412	"

Hannoversche Südbahn	438,314	Thaler.
Magdeburg-Leipzig	437,962	"
Niederschlesisch-Märkische Staatsbahn . .	437,619	"
Mainz-Ludwigshafen	437,475	"
Magdeburg-Wittenberge	435,058	"
Lübeck-Büchen	433,051	"
Pfälzische Maximiliansbahn	425,130	"
Oesterr. östliche Staatsbahn.	423,851	"
Breslau-Posen-Glogau	421,187	"
Preußische Ostbahnen	418,490	"
Dortmund-Soest	373,350	"
Wilhelmsbahn	367,948	"
Berlin-Hamburg	366,600	"
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	364,035	"
Taunusbahn	359,878	"
Höchst-Soden	359,184	"
Hannoversche (ältere) Staatsbahn . . .	357,080	"
Cöln-Bonn-Rolandseck	339,829	"
Berlin-Stettin-Stargard	338,590	"
Mecklenburgische Bahn	326,787	"
Magdeburg-Halberstadt	320,545	"
Braunschweig. Staatsbahnen (ältere) . .	311,684	"
Hannoverische Westbahn	286,764	"
Cöln-Crefeld	281,833	"
Stargard-Posen	278,688	"
Berlin-Anhaltische Bahn	271,277	"
Niederschlesische Zweigbahn	251,394	"
Anhalt-Cöthen-Bernburg	236,364	"
Altona-Kiel	231,229	"
Krakau-Myslowitz	220,121	"
Oberschlesische Hüttenbahn	194,680	"
Glückstadt-Elmshorn	187,300	"
Neisse-Brieg	176,116	"
Nürnberg-Fürth	162,464	"
Buschtehrader Kohlenbahn	155,355	"
Budweis-Linz-Gmunden	128,500	"
Rendsburg-Neumünster	118,330	"
Cottbus-Schwielochsee	79,000	"

Hinsichtlich des Verhältnisses der Privateisenbahnen zum Staate ist hier vornehmlich der in Oesterreich und Preußen geltenden gesetzlichen Bestimmungen näher zu gedenken.

1) Ueber die Ertheilung von Concessionen zum Bau von Privateisenbahnen in Oesterreich enthält die Verordnung vom 14. September 1854 specielle Bestimmungen, welche die am 18. Juni 1838 erlassenen ergänzen und modificiren. Nach derselben steht die Bewilligung zu den Vorarbeiten dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten zu, ohne daß der Concessionsbewerber durch dieselbe ein Vorrecht auf die Concession der fraglichen Eisenbahn oder eine sonstige ausschließliche Befugniß erhält. Die Concession zur Bahnanlage selbst wird vom Kaiser ertheilt, und zwar nur auf eine bestimmte Zeit, welche die Dauer von 90 Jahren nicht überschreiten kann. Der Termin für die Dauer einer solchen Concession beginnt mit dem Tage, an welchem die Bahn ganz oder zum Theil in Betrieb gesetzt wird. Nach Ablauf der Dauer der Concession geht das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grund und Boden und an den dazu gehörigen Bauwerken sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat über. Jedoch bleibt den Unternehmern das Eigenthum an allen ausschließlich zu dem Transportgeschäft bestimmten Gegenständen, Fahrnissen, Vorrichtungen und Realitäten. Die Unternehmung hat die Bahn nebst Zubehör in brauchbarem Zustande zu übergeben; den Behörden wird es zur Pflicht gemacht, darüber zu wachen, daß in den letzten 5 Jahren vor Ablauf der Privilegiumszeit die erforderlichen Herstellungen vorgenommen werden. Die von 3 zu 3 Jahren einer Revision zu unterziehenden Tarife für den Personen- und Sachentransport sind dem obengenannten Ministerium zur Genehmigung vorzulegen. Wenn die reinen Erträgnisse der Bahn 15 Procent der Einlagen überschreiten, behält sich die Staatsverwaltung vor, auf eine billige Herabsetzung der Preise einzuwirken. Die ertheilte Concession erlischt vor Ablauf der bestimmten Zeit, sobald der für die Vollendung der Eisenbahn und der einzelnen Bahnstrecken, sowie für die Eröffnung des Betriebs in der Concessionsurkunde vorgeschriebene Termin nicht eingehalten wird, falls nicht in dieser Hinsicht eine besondere Nachsicht von der Staatsverwaltung erwirkt worden ist.

2) In Preußen darf nach dem Gesetze vom 3. November 1838 über die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften zum Staate und zum

Publicum die Ausgabe der Actien nicht vor Einzahlung des ganzen Nominalbetrags erfolgen. Ueber Partialzahlungen dürfen nur Quittungen, die auf den Namen lauten, ertheilt werden. Der Zeichner einer Actie ist für die Einzahlung von 40 Procent des Nominalbetrags unbedingt verpflichtet.

Für die ersten drei Jahre nach dem auf die Eröffnung der Bahn folgenden 1. Januar wird der Gesellschaft das Recht zugestanden, ohne Zulassung eines Concurrenten den Transportbetrieb allein zu unternehmen. Nach Ablauf der ersten drei Jahre kann das Handelsministerium auch Anderen zum Transportbetriebe auf der Bahn gegen Entrichtung des Bahngeldes oder einer zu regulirenden Vergütung Concession ertheilen.

Der Transport der Briefe, Gelder und aller anderen dem Postzwange unterworfenen Güter, sowie der Postwagen, welche zur Beförderung der der Post anvertrauten Güter nöthig sind, besorgt die Gesellschaft unentgeltlich.

Von den Eisenbahnen ist eine Abgabe zu entrichten, die sich im Verhältnisse ihres Reinertrags abstuft. Der Ertrag derselben soll nur zur Entschädigung der Staatscasse für die ihr durch die Eisenbahnen entzogenen Einnahmen und zur Amortisation des Actiencapitals verwendet werden. Dagegen bleiben die Eisenbahnen von der Entrichtung einer Gewerbesteuer befreit.

Dem Staate bleibt vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit Zubehör gegen vollständige Entschädigung anzukaufen. Die Abtretung kann jedoch nicht eher als nach Verlauf von 30 Jahren (von der Transporteröffnung an) gefordert werden. Als Entschädigung bezahlt der Staat an die Gesellschaft den 25fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche an sämmtliche Actionaire im Durchschnitt der letzten 5 Jahre bezahlt worden ist.

Die Anlage einer zweiten Eisenbahn durch andere Unternehmer, welche neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte fortlaufen würde, soll binnen einem Zeitraum von 30 Jahren nach Eröffnung der Bahn nicht zugelassen werden.

In Betreff der im Vorigen erwähnten Eisenbahnsteuer setzt das Gesetz vom 30. Mai 1853 folgendes Nähere fest. Bei einem Reinertrage unter 4 Procent, von 4—5 Procent incl., von 5—6 Procent, über 6 Procent soll die Eisenbahnsteuer betragen resp. $\frac{1}{40}$, $\frac{1}{20}$, $\frac{1}{10}$, $\frac{1}{5}$

des Reinertrags. Der Ertrag soll zur Amortisation der Actien durch Ankauf im Wege des freien Verkehrs verwendet werden, sowie auch die Zinsen und Dividenden der angekauften Actien zu demselben Zwecke verwendet werden sollen.

Seit dem Jahre 1847 bilden die deutschen Eisenbahnverwaltungen einen Verein (in Folge der Vereinbarung in den Cölner Conferenzen am 28. und 29. Juni 1847). Diesem gehörten im Herbste 1858 61 Verwaltungen an, nämlich 19 Staats- und 42 Privatverwaltungen. Darunter befanden sich die Directionen oder Verwaltungsräthe sämmtlicher im Betrieb befindlichen deutschen Eisenbahnen, mit Ausnahme der Höchst-Sodener, der Löbau-Zittauer und der Rendsburg-Neumünsterschen Eisenbahn, auch die Verwaltungsräthe der sämmtlichen österr. Eisenbahn-Gesellschaften, mit Ausnahme der Preßburg-Tyrnau-Szereder Eisenbahn.

Praktische Notizen für Eisenbahnactien-Besitzer,

nebst einem Verzeichniß derjenigen **Bankhäuser**, bei denen die **Zinsen** und **Dividenden** kostenfrei erhoben werden können.

1) Das Rechnungsjahr schließt bei sämmtlichen Privatbahnen am 31. Dec., mit Ausnahme der Bayerischen Ostbahnen, der Neustadt-Weißenburger und der Pfälzischen Ludwigsbahn, bei denen es schon am 30. Septbr. schließt.

2) Beim Ein- und Verkauf derjenigen Eisenbahnactien, welche nicht mit besonderen Zinscoupons versehen sind, werden gleichwohl laufende Zinsen (Börsenzinsen) mit 4 % in Anrechnung gebracht; diese laufen in der Regel vom 1. Januar an, nur bei denjenigen Actien, welche halbjährliche Dividendenscheine haben (Dresden-Tharandt und Löbau-Zittau), vom Beginne des laufenden Halbjahres an.

3) Beim Ein- und Verkauf von Actien werden die Dividendenscheine des abgelaufenen Rechnungsjahres, resp. Halbjahres nicht mit abgeliefert, die Dividende mag bereits ausgeschrieben und zahlbar sein oder nicht.

4) Die fälligen Zinscoupons und Dividendenscheine werden in der Regel nach Ablauf von 4 Jahren ungültig. Eine abweichende Verfallzeit kommt bei folgenden Eisenbahnen vor:
   Aachen-Mastricht (für Dividenden und Zinsen) 5 Jahre,
   Bayerische Ostbahnen (für die Stammactien) 5 Jahre,
   Berlin-Stettin (für die Stammactien) 3 Jahre,
   Pfälzische Ludwigsbahn (für die Stammactien) 3 Jahre,
   Rheinische (nur für die Zinsen der Prioritätsactien) 5 Jahre.

5) Die amortisirten Stamm- und Prioritätsactien werden — wenigstens bei preußischen Eisenbahnen — in der Regel nach 10 Jahren werthlos. Die Nummern der ausgeloosten Actien werden 10 Jahre lang jährlich öffentlich aufgerufen. Diejenigen Actien, welche nicht innerhalb eines Jahres nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgezeigt werden, sind werthlos. — Eine Abweichung hiervon kommt bei der Oberschlesischen Eisenbahnge-

sellschaft vor. Hier werden die ausgeloosten Stammactien Lit. B. und die ausgeloosten oder gekündigten Prioritätsactien im Wege des gerichtlichen Verfahrens mortificirt, wenn jene binnen 5 Jahren und diese binnen 4 Jahren nach dem Zahlungstermine nicht zur Einlösung präsentirt worden sind.

Stamm- und Prioritätsactien
der deutschen Privateisenbahnen.

A. In Norddeutschland.

Name der Bahn und Gesellschaft.	Stammactien.				Prioritäts-Actien oder Obligationen.		
	Betrag Thlr.	Zinsfuß Proc.	Zinscoupons zahlbar	Dividendenscheine zahlbar	Zinsfuß Proc.	Apoints Thlr.	Zins-Termine.
1) Aachen-Düsseldorf .	200, 100	3½	2. Jan. u. 1. Juli	unbestimmt	4 u. 4½	200, 100	2. Jan. u. 1. Juli
2) Aachen-Mastricht . .	200	—	—	„	4½ u. 5	500, 200, 100	do.
3) Altona-Kiel . . .	150 (100 Spec.)	—	—	vor 1. Juli	—	—	—
4) Anhalt-Cöthen-Bernburg	100	2½	im Juli	unbestimmt	—	—	—
5) Bergisch-Märkische .	100	—	—	„	3½, 4, 4½, 5	100	2. Jan. u. 1. Juli
6) Berlin-Anhaltische .	200	—	—	im Juli 2 Proc., der Rest im Frühjahr	4 u. 4½	500, 100	do.
7) Berlin-Hamburg .	200	—	—	unbestimmt	4½	500, 200, 100 u. 50	do.
8) Berlin-Potsdam-Magdeburg . . .	100	—	—	„	4 u. 4½	200, 100, 25	do.

Name der Bahn und Gesellschaft.	Stammactien.				Prioritäts-Actien oder Obligationen.		
	Betrag Thlr.	Zinsfuß Proc.	Zinscoupons zahlbar	Dividendenscheine zahlbar	Zinsfuß Proc.	Apoints Thlr.	Zins-Termine.
9) Berlin-Stettin . .	200 u. 100	4	2. Jan. u. 1. Juli	1. Juli	4½	200	2. Jan. u. 1. Juli
					4	1000, 500, 200	1. April u. 1. Oct.
10) Breslau-Schweidnitz-Freiburg . . .	200	—	—	im April oder Mai	4	200 u. 100,	2. Jan. u. 1. Juli
					4½	500 u. 100	
11) Chemnitz-Würschnitz	100	—	—	31. Mai u. 30. Nov.	—	—	—
12) Cöln-Crefeld . .	100	—	—	unbestimmt	4½	100	2. Jan. u. 1. Juli
13) Cöln-Minden . .	200	3½	2. Jan. u. 1. Juli	do.	4, 4½, 5	1000, 500, 200, 100	1) do. 2) 1. April u. 1. Oct. (III. IV. Em.)
14) Cottbus-Schwielochsee	100	—	—	do.	4½	100	2. Jan. u. 1. Juli
15) Dresden-Tharandt (Albertsbahn) . .	100	—	—	Ende Juni, Ende Dec.	5	100	1) 2. Jan. u. 1. Juli, 2) 1. April u. 1. Octbr.
16) Glückstadt-Elmshorn	150	—	—	unbestimmt	—	—	—
17) Hamburg-Bergedorf	150 (300 M. Bco.)	4	1. Mai	do.	4	1000, 500, 250, 50 (2000, 1000, 500 u. 100 M. Bco.)	1. Septbr.
18) Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn .	100	—	—	do.	4½	500 u. 100	1. April u. 1. Oct.
					3½		2. Jan. u. 1. Juli
19) Leipzig-Dresden .	100	4	1. April u. 1. Oct.	1. April	3½, 4	100, 50	1. Juni u. 1. Dec.
20) Löbau-Zittau . .	100, 25	—	—	2. Jan. u. 1. Juli	—	—	—

Digitized by Google

Name der Bahn und Gesellschaft.	Stammactien.				Prioritäts-Actien oder Obligationen.		
	Betrag Thlr.	Zinsfuß Proc.	Zinscoupons zahlbar	Dividendenscheine zahlbar	Zinsfuß Proc.	Apoints Thlr.	Zins-Termine.
21) Lübeck-Büchen	200	—	—	unbestimmt	—	—	—
22) Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig	100	—	—	do.	4 u. 4½	100	2. Jan. u. 1. Juli
23) Magdeburg-Halberstadt	100	—	—	do.	4	100	do.
24) Magdeburg-Wittenberge	200	—	—	do.	4½	100	do.
25) Mecklenburgische	200	—	—	do.	4	1000, 500, 200, 80	do.
26) Neiße-Brieg	100	—	—	do.	4½	100	do.
27) Niederschlesische Zweigbahn	100	—	—	do.	4½ 5	200 u. 100 100	do. do.
28) Oberschlesische	100	3½	2. Jan. u. 1. Juli	do.	4, 3½	1000, 500, 100,	2. Jan. u. 1. Juli, 1. Apr. u. 1. Oct.
29) Oppeln-Tarnowitz	200	—	—	do.	—	—	—
30) Prinz-Wilhelms-Eisenbahn	100	—	—	do.	5	100, 20	2. Jan. u. 1. Juli
31) Rendsburg-Neumünster	150	—	—	do.	. .	. .	. . .
32) Rheinische	250	—	—	do.	3½ u. 4 4½	250, 200; 200, 100	2. Jan. u. 1. Juli 1. April u. 1. Octbr.
33) Rhein-Nahe-Eisenbahn	200	—	—	do.	—	—	—
34) Ruhrort-Crefeld-Gladbach	100	3½	2. Jan. u. 1. Juli	do.	4 u. 4½	200 100	2. Jan. u. 1. Juli
35) Stargard-Posen	100	3½	do.	do.	4, 4½	100, 50	1. April u. 1. Octbr.
36) Thüringische	100	—	—	do.	4½, 5	1000, 500, 200, 100,	2. Jan. u. 1. Juli

Name der Bahn und Gesellschaft.	Stammactien.				Prioritäts-Actien oder Obligationen.		
	Betrag Thlr.	Zins-fuß Proc.	Zins-coupons zahlbar	Dividenden-scheine zahlbar	Zinsfuß Proc.	Apoints Thlr.	Zins-Termine.
37) Werra-Eisenbahn .	100	—	—	unbestimmt	5	500, 200, 100	2. Jan. u. 1. Juli
38) Wilhelmsbahn (Co-sel-Oderberg) . . .	100	—	—	do.	4 u. $4\frac{1}{2}$	100, 50	do.
39) Zittau-Reichenberg	100	—	—	im Juli (garantirt 4 Proc.)	—	—	—

B. In Süddeutschland.

Name der Bahn und Gesellschaft.	Stammactien.				Prioritätsactien oder Obligationen.		
	Betrag Fl.	Zins-fuß Proc.	Zins-coupons zahlbar	Dividenden-scheine zahlbar	Zinsfuß Proc.	Apoints Fl.	Zins-Termine.
1) Aussig-Teplitz . .	200	5	halbjährl.	—	5	100	—
2) Bayerische Ostbahnen	200	$4\frac{1}{2}$	1. Juli	unbestimmt	—	—	—
3) Brünn-Rossitz . .	500	. .	. . . .	do.	6	200	. . . . .
4) Buschtehrader Kohlenbahn	500, 250	5	halbjährl.	do.	—	—	—
5) Frankfurt-Hanau .	250	$3\frac{1}{2}$	1. Juli	do.	$4\frac{1}{2}$	1000, 500, 250	2. Jan. u. 1. Juli
6) Galizische Carl-Ludwigsbahn	200	5	. . . .	do.	—	—	—
7) Gratz-Köflach . .	200	—	—	do.	—	—	—
8) Höchst-Soden . .	200	—	—	do.	—	—	—
9) Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	1000, 500, 200	5	2. Jan. u. 1. Juli	1. Juli	5	1000, 500, 100	1. Juni u. 1. Dec., 1. Apr. u. 1. Octbr., 1. Mai u. 1. Nov.
10) Kaiserin-Elisabeth-Bahn	200	5	—	do.	—	—	—

Name der Bahn und Gesellschaft.	Stammactien.				Prioritätsactien und Obligationen.		
	Betrag Fl.	Zinsfuß Proc.	Zinscoupons zahlbar	Dividendenscheine zahlbar	Zinsfuß Proc.	Apoints Fl.	Zins-Termine.
11) Mainz-Ludwigshafen (hessische Ludwigsbahn)	250	—	—	unbestimmt	$4\frac{1}{2}$	—	. . .
12) Neustadt-Weißenburg (pfälzische Maximiliansbahn) . . .	500	$4\frac{1}{2}$	2. Jan. u. 1. Juli	do.	—	—	—
13) Nürnberg-Fürth .	100	—	—	6 Proc. am 1. Juli, der Rest Ende Januar	5	100, 20	. . .
14) Oesterreich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft	200 (500 Frcs.)	5	2. Jan. u. 1. Juli	1. Juli	3	500 Francs	1. März u. 1. Sept.
15) Pfälzische Ludwigsbahn	500	4	2. Jan. u. 1. Juli	unbestimmt	$4\frac{1}{2}$, 5	1000, 500, 100	1. Apr. u. 1. Oct.
16) Reichenberg-Pardubitz (Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn)	200	5	. . .	do.	—	—	—
17) Rhein-Alzey-Bahn .	250	—	—	do.	—	—	—
18) K. K. südl. Staats-, lombardisch-venetianische u. centralitalienische E.-B.	200	5	—	. . .	3	500 Francs	. . .
19) Taunusbahn . .	250	—	. . .	unbestimmt	$3\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{2}$	1000, 500, 250	1. Juni u. 1. Dec.
20) Theiß-Eisenbahn .	200	5	. . .	. . .	5	. . .	. . .

***

Verzeichniß

derjenigen Bankhäuser etc., bei denen die Dividenden und Zinsen für die Actien und Prioritäts-Obligationen der nachverzeichneten Eisenbahngesellschaften kostenfrei erhoben werden können.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrort: Hauptbank in Berlin, Bankcomptoirs in Breslau, Cöln, Danzig, Königsberg, Magdeburg, Münster, Stettin; Bankcommanditen in Crefeld und Elberfeld; — Fetschow u. Sohn in Berlin; — Schaaffhausenscher Bankverein in Cöln; — v. Beckerath-Heilmann in Crefeld.

Aachen-Mastricht: Oeder u. Comp. und C. Wintgens-Oeder in Aachen; — Anhalt u. Wagener, Gebr. Veit u. Comp.. Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin; — Abr. Schaaffhausenscher Bankverein, S. Oppenheim jun. und Comp. in Cöln; — G. Tielens aîné et fils in Mastricht.

Anhalt-Cöthen-Bernburg: B. J. Friedheim in Cöthen; — Hirschfeld u. Wolff in Berlin.

Bergisch-Märkische: Baum, Böddinghaus u. Comp. in Düsseldorf; — van der Heydt-Kersten u. Söhne in Elberfeld; — Fetschow und Sohn in Berlin.

Berlin-Anhaltische: Meyer u. Comp. in Leipzig.

Bonn-Cöln: Jonas Cahn in Bonn; — A. u. L. Camphausen, J. D. Herstatt, S. Oppenheim jun. und Comp., Deichmann und Comp., Abr. Schaaffhausenscher Bankverein, J. H. Stein in Cöln.

Breslau-Schweidnitz-Freiburg: M. Oppenheims Söhne in Berlin.

Cöln-Crefeld: H. F. Fetschow u. Sohn in Berlin; — J. S. Stein, Sal. Oppenheim jun. u. Comp., A. Schaaffhausenscher Bankverein in Cöln; — von Beckerath-Heilmann, Gebr. Molenaar in Crefeld.

Cöln-Minden: S. Bleichröder in Berlin.

Cottbus-Schwielochsee: Gebr. Meyer in Berlin (Heil. Geiststraße).

Düsseldorf-Elberfeld: Wilh. Cleff in Düsseldorf; — van der Heydt-Kersten u. Comp. in Elberfeld; — Mendelssohn u. Comp. in Berlin.

Frankfurt-Hanau: M. A. v. Rothschild u. Söhne in Frankfurt a. M.

Kaiserin-Elisabeth-Bahn: Bleichröder in Berlin; — Löbbecke u. Comp. in Breslau; — Sal. Oppenheim jun. u. Comp. in Cöln; — M. A. v. Rothschild u. Söhne und Gebr. v. Bethmann in Frankfurt a. M.; — H. J. Merck u. Comp. in Hamburg; — N. M. v. Rothschild in London; — Gebr. v. Rothschild in Paris.

Krakau-Oberschlesische: Heimann in Breslau.

Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn: Gebr. Arons in Berlin; — Raphael Erlanger in Frankfurt a. M.

Leipzig-Dresden: G. Meusel u. Comp. in Dresden.

Magdeburg-Wittenberge: Kleudgen u. Comp. in Hamburg; — Louis Hahn u. Comp. in Berlin.

Mainz-Ludwigshafen: Anhalt u. Wagener, Jul. Bleichröder u. Comp. in Berlin; — Sal. Oppenheim jun. u. Comp., Schaaffhausenscher Bankverein in Cöln; — Bank für Handel u. Industrie in Darmstadt; — A. Niederhofheim in Frankfurt a. M.

Mecklenburgische: Jacob Saling in Berlin; — Hamburg-Bergedorfer Verwaltungsbureau in Hamburg.

Neisse-Brieg: Jac. Wilh. Moßner in Berlin; — Schlesischer Bankverein in Breslau.

Niederschlesische Zweigbahn: Gebr. Veit u. Comp. in Berlin.

Oberschlesische: Disconto-Gesellschaft in Berlin.

Oppeln-Tarnowitz: Mendelssohn u. Comp., Robert Warschauer u. Comp. in Berlin; — Ruffer u. Comp. in Breslau.

Pfälzische Ludwigsbahn: M. A. Rothschild u. Söhne, Ph. Nic. Schmidt, M. B. Goldschmidt in Frankfurt a. M. — W. H. Ladenburg u. Söhne, J. W. Reinhardt in Mannheim; — Jos. Lor. Schäzler in München u. Augsburg; — C. Dacqué in Neustadt.

Prinz-Wilhelms-Eisenbahn: Fetschow u. Sohn in Berlin; — van der Heydt-Kersten u. Söhne in Elberfeld.

Rendsburg-Neumünster: Andr. Israel u. Comp. in Hamburg.

Rheinische: Th. Zurhelle u. Comp. in Aachen; — S. Bleichröder in Berlin; J. D. Herstatt, S. Oppenheim jun. u. Comp., Abr. Schaaffhausenscher Bankverein, J. H. Stein in Cöln.

Stargard-Posen: Berlin, Hauptcasse der Discontogesellschaft; — Breslau, Hauptcasse der oberschlesischen Eisenbahn; — Stettin, S. Abel jun.

Südliche Staats-, lombardisch-venetianische u. centralitalienische: österr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien; — C. F. Brot in Mailand; — M. A. Bastogi u. Söhne in Livorno; — Gebr. v. Rothschild in Paris; — N. M. v. Rothschild u. Söhne in London.

Thüringische: Breest u. Gelpcke in Berlin; — M. A. v. Rothschild u. Söhne in Frankfurt a. M.; — Leipziger Bank.

Wilhelmsbahn: M. Oppenheims Söhne in Berlin; — Eichborn u. Comp. in Breslau.

Alphabetisches Verzeichniß

derjenigen Städte, in denen sich die Directionen oder Verwaltungen der Eisenbahnen befinden.

Aachen: Aachen-Düsseldorf-Ruhrort, Crefeld-Gladbach und Cöln-Crefeld (königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn); — Aachen-Mastricht.

Altona: Altona-Kiel.

Berlin: Berlin-Anhaltische; — Berlin-Hamburg; — Niederschlesisch-Märkische Staatsbahn (königl. Direction).

Braunschweig: Braunschweigische Staatsbahn (herz. braunschweig-lüneburgische Eisenbahn- und Postdirection).

Breslau: Breslau-Schweidnitz-Freiburg (Directorium); — Neisse-Brieg (dgl.); — Oberschlesische, Breslau-Posen-Glogauer u. Stargard-Posener Eisenbahn (königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn); — Oppeln-Tarnowitz.

Bromberg: königl. preuß. Ostbahn (königl. Direction).

Brünn: Brünn-Rossitz.

Carlsruhe: Badische Staatsbahn (Direction der badischen Verkehrsanstalten).

Cassel: Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn; — Main-Weser-Bahn (Centraldirection).

Cöln: Cöln-Minden; — Rheinische Eisenbahn.

Cöthen: Anhalt-Cöthen-Bernburg (herz. Betriebsverwaltung).

Cottbus: Cottbus-Schwielochsee.

Creuznach: Rhein-Nahe-Eisenbahn (königl. Direction).

Darmstadt: Main-Neckar-Bahn.

Dresden: Dresden-Tharandt oder Albertsbahn (Directorium); — Oestliche Staatseisenbahnen (königl. Direction).

Elberfeld: Bergisch-Märkische und Prinz-Wilhelms-Eisenbahn (königliche Direction).

Erfurt: Thüringische Eisenbahn (Direct., zugleich für die Werra-Eisenbahn).

Frankfurt a. M.: Frankfurt-Hanau (Verwaltungsrath); — Taunusbahn (dgl.).

Glogau: Niederschlesische Zweigbahn.
Glückstadt: Glückstadt-Elmshorn.
Hamburg: Hamburg-Bergedorf.
Hannover: Hannoversche Staatsbahn (königl. Generaldirection der Eisenbahnen und Telegraphen).
Leipzig: Leipzig-Dresden (Directorium); — Westliche Staatseisenbahnen (königl. Direction).
Lübeck: Lübeck-Büchen.
Ludwigshafen: Pfälzische Ludwigsbahn und pfälz. Maximiliansbahn (Dir der pfälzischen Eisenbahnen).
Magdeburg: Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig (Directorium); — Magdeburg-Halberstadt (dgl.); — Magdeburg-Wittenberge (dgl.).
Mainz: Mainz-Ludwigshafen oder hessische Ludwigsbahn (Verwaltungsrath).
München: Bayerische Staatseisenbahn (General-Direction der bayerischen Verkehrsanstalten); — Bayerische Ostbahnen (Verwaltungsrath).
Münster: westphälische Eisenbahn (königl. Direction).
Neumünster: Rendsburg-Neumünster.
Nürnberg: Nürnberg-Fürth od. Ludwigs-Eisenb.-Gesellschaft (Directorium).
Potsdam: Berlin-Potsdam-Magdeburg (Directorium).
Prag: Buschtehrader Eisenbahn.
Ratibor: Wilhelmsbahn (königl. Direction).
Saarbrücken: Saarbrücker Eisenbahn (königl. Direction).
Schwerin: Mecklenburgische Eisenbahn.
Soden: Höchst-Soden.
Stettin: Berlin-Stettin (Directorium).
Stuttgart: Württembergische Staatsbahn (Centralbehörde für die Verkehrsanstalten).
Teplitz: Aussig-Teplitz.
Wien: Kaiser-Ferdinands-Nordbahn; — Kaiserin-Elisabeth-Bahn (Verwaltungsrath); — k. k. priv. Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft (dgl.); — k. k. priv. südl. Staats-, lombardisch-venetianische und centralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft (dgl.); — Galizische Carl-Ludwigsbahn (dgl.); — Südnorddeutsche Verbindungsbahn (dgl.); — Theiß-Eisenbahn (dgl.); — Gratz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft (dgl.).
Wiesbaden: Nassauische Rhein- und Lahn-Eisenbahn.
Zittau: Löbau-Zittau und Zittau-Reichenberg (gemeinschaftliche Direction).

1. Aachen-Düsseldorf

(Privatbahn unter Staatsverwaltung).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht **vom Bahnhofe der rheinischen Eisenbahn bei Aachen** (vor dem Marschierthor), neben welchem sich die Hauptstation der Aachen-Düsseldorfer Bahn befindet, nach dem mit der Aachen-Mastrichter Bahn gemeinschaftlichen Bahnhofe auf dem Templerbend bei Aachen, dann zugleich mit der zuletzt genannten Bahn über Richterich (den Trennungspunkt beider Hauptbahnen) nach Kohlscheidt, von da als selbständige Bahn über Herzogenrath, Geilenkirchen, Lindern, Baal, Erkelenz, Wickrath, Rheydt, Gladbach, Kleinenbroich, Neuß **nach Obercassel bis an den Rhein** (Düsseldorf gegenüber auf dem linken Ufer des Rheins). Sie ist **22,870$\frac{3}{5}$** Ruthen oder **11$\frac{3}{5}$** Meilen, mit einer **580** Ruthen langen Zweigbahn für Kohlentransport von Kohlscheidt bis Kämpchen aber fast **12** Meilen lang. Die letztere Zweigbahn besitzt die Bahn ebenso wie den Bahnkörper der Strecke bis Kohlscheidt und die beiden Bahnhöfe bei Aachen mit der Aachen-Mastrichter Bahn gemeinschaftlich. In Gladbach mündet die Ruhrort-Crefeld-Gladbacher Eisenbahn ein; im Bahnhofe Neuß wird die Bahn von der Cöln-Crefelder durchschnitten.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat, mit Ausnahme der doppelgeleisigen Strecken von Kohlscheidt bis Herzogenrath (**1200** Ruthen) und von Obercassel bis zur Rheinstation (**220** Ruthen), zusammen fast $\frac{3}{4}$ Meile lang, nur **ein**

Geleise. Die gesammten Erdarbeiten betragen **640,295** Schachtruthen, die für die Bahn erworbenen Grundstücke **1300** Morgen, wovon **1153** zu Bahnzwecken.

Horizontal sind **5177**, steigend von Aachen aus **5227½**, fallend **12,466** Ruthen. Größte Steigung **1** auf **68** (nur zwischen Kohlscheidt und Herzogenrath). Die geraden Linien sind zusammen **16,717**, die Curven **6154** Ruthen lang. Der Oberbau besteht aus breitbasigen Schienen, die pr. Fuß theils **23½**, theils **24⅘** Pfd. wiegen und auf eichenen, buchenen und tannenen, imprägnirten Querschwellen ruhen. Die größten Bauwerke sind: ein Viaduct bei Herzogenrath (**3** Oeffnungen) und die Roerbrücke bei Wedau (**6** Bogen). Außerdem sind **33** kleinere Brücken und **66** Durchlässe vorhanden.

3) Geschichte.

Die Einladung zur Bildung einer **Aachen-Gladbach-Neußer Eisenbahn-Gesellschaft** (die später den Namen einer westlichen Verbindungs-Eisenbahn-Gesellschaft annahm) ist vom 17. März 1844 datirt. Erste Gen.-Vers. zu Aachen 10. Juni 1844. Genehmigung des Staats 15. Sept. 1845. Statut bestätigt 21. Aug. 1846. Seitdem nahm die Gesellschaft die statutenmäßige Firma **Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn-Gesellschaft** an. Beginn des Baues 1. Aug. 1847. Genehmigung der Zweigbahn von Kohlscheidt bis zur Kohlengrube bei Kämpchen 12. Novbr. 1847. In Gemäßheit des Vertrags vom 29. Septbr. 1849 und des Ministerialerlasses vom 4. März 1850 ist die Bahn seit 27. März 1850 für immer unter königliche Verwaltung (**Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen**) gekommen.

Am 12. Aug. 1852 wurde die ½ Meile lange Strecke von Rheydt bis Gladbach, am 12. Novbr. 1852 die größere Hälfte der Bahn von Rheidt bis Herzogenrath, am 17. Januar 1853 die ganze Bahn eröffnet. Im Juli 1854 wurde die Verlängerung an den Rhein von der Regierung angeordnet und bereits am 16. Octbr. 1854 diese Strecke, **220** Ruthen oder ⅑ Meile lang, in Betrieb gesetzt.

4) Anlagecapital.

1) Das Actiencapital beträgt **4,000,000** Thlr. in Actien von **200** Thlrn. (wovon Ende 1857 **700** Stück noch nicht emittirt waren).

2) Prioritäts-Anleihen **3,950,000** Thlr., nämlich a) **1,600,000** Thlr. zu **4** Procent (in Obligationen von **200** Thlrn.) nach dem Privilegium vom 8. November 1852. Auf die Amortisation wird seit **1854** jährlich ½ Procent nebst den ersparten Zinsen verwandt. b) **1,500,000** Thlr. zu **4** Procent nach dem Privilegium vom 9. Januar 1854 (mit ½ Proc. Amortisation von 1856 an). c) **850,000** Thlr. zu **4½** Proc. nach dem Privilegium vom 7. April 1856 (mit ½ Proc. Amortisation von 1858 an). Diese Anleihen kosten jährlich zusammen **182,000** Thlr. Demnach beträgt das gesammte Anlagecapital **7,950,000** Thlr. oder pr. Meile ca. **668,100** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Im Jahre 1849 übernahm der Staat eine Zinsgarantie von **3½** Procent für das Actiencapital, wofür die Gesellschaft ihm sowohl die weitere Ausführung des Baues der Bahn, als auch nach Vollendung desselben die Verwaltung und den Betrieb für immer überließ. Wenn der Reinertrag (nach Abrechnung der Quote für den Reservefonds) sich auf mehr als **3½** Procent des Actiencapitals beläuft, so fällt von dem Ueberschusse bis zu **5** Procent ein Viertel, von dem Ueberschusse über **5** Procent die Hälfte dem Staate zu, um nach seinem Ermessen zur Deckung etwaiger Zinszuschüsse oder zur Erwerbung von Actien (nach dem Tagescurse oder im Wege der Ausloosung zum Nennwerthe) zu dienen. Sobald sämmtliche Actien vom Staate erworben sind, wird die Bahn mit allem Zubehör Eigenthum des Staates.

6) Verfassung.

Die Verwaltung des Unternehmens leitet die **königliche Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen.** Neben derselben besteht eine von der Gesellschaft gewählte Deputation von 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern, welche jährlich im August eine Generalversammlung beruft. In derselben üben nur diejenigen Actionaire ein Stimmrecht aus, welche **5** oder mehr Actien besitzen. Bis zu **25** Actien kommt auf je **5** Actien eine Stimme; für die Actien über **25** kommt auf je **10** Actien eine Stimme; jedoch kann Niemand für seine Person mehr als 15 Stimmen abgeben.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter. Centner*)	Einnahme für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1853	408689	2038063	149066½	107948	10170	267184	172044	95139
1854	464647	3793115	163304	195278	18867	377449	246138	131311
1855	526161	5102250	162978	290918	22360	476256	280046½	196210
1856	732888	5283782	188551	269624	33694	491869	256324	235545
1857	1011398	5683486	233883	317481½	33751	585116	249999	335117

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1853: **64⅓**, 1854: **65¼**, 1855: **57¾**, 1856: **52⅑**, 1857: **42¾** Procent.

8) Rentabilität.

Die vom Staate garantirten **3½** Procent Zinsen werden halbjährlich am 2. Januar und 1. Juli jedes Jahres gezahlt. Die über **3½** Procent aufkommende Dividende soll nach Ablegung der jährlichen Betriebsrechnung gezahlt werden. Für 1853 mußte der Staat zu den Actienzinsen **134,337** Thlr., für 1854: **133,559** Thlr., für 1855: **116,592** Thlr., für 1856: **109,593** Thlr. und für 1857 nur noch **38,415** Thlr. zuschießen.

9) Reservefonds.

Zur Bildung desselben wurde bisher nach Bestreitung der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, sowie der sonstigen das Unternehmen belastenden Ausgaben **1** Procent des Anlagecapitals vorweg genommen. (Siehe Vertrag v. 29. Septbr. 1849.) Ende 1855 betrug der Reservefonds **94,247** Thlr.; Beitrag für 1856: **70,751** Thlr.; Bestand Ende 1856: **32,963** Thlr. Nach dem Ministerial-Rescript vom 27. Januar 1858 soll der Reservefonds nur für außergewöhnliche Unglücksfälle bestimmt sein und vorläufig nur mit $\frac{1}{10}$ Procent des Anlagecapitals bedacht werden. Außerdem soll aber noch ein Erneuerungsfonds gebildet werden zur Bestreitung der Kosten für Erneuerung der Schwellen, Schienen und Betriebsmittel und jährlich mit **3** Procent der Anlagekosten des Oberbaues und **5** Procent der Anschaffungskosten der

*) **Excl.** Betriebs-Dienstgut und Vieh.

Betriebsmittel dotirt werden. Für 1857 wurde der Reservefonds mit **7096** Thlr., der Erneuerungsfonds mit **83819** Thlr. dotirt. Jener schloß mit einem Bestande von **4389**, dieser von **32724** Thlr. ab.

10) **Betriebsmaterial.**

Dasselbe ist gemeinschaftliches Eigenthum der Aachen-Düsseldorfer und der Ruhrort-Crefeld-Gladbacher Eisenbahngesellschaft, so daß jener $\frac{2}{3}$, letzterer $\frac{1}{3}$ desselben gehört, und bestand Ende 1857 in

31 Locomotiven nebst Tendern, darunter 16 gekuppelt (nämlich 5 von der société John Cockerill in Seraing, 15 von Borsig in Berlin, 4 von Wöhlert in Berlin und 7 von Emil Keßler in Carlsruhe),

68 Personenwagen mit 3606 Plätzen in 4 Wagenclassen,

1108 anderen Wagen für 136,500 Centner (worunter 14 Gepäckwagen und 10 Postwagen).

Außerdem besitzt die Gesellschaft ein kleines Dampfboot zur Verbindung der Rheinufer bei Düsseldorf.

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

2. Aachen-Mastricht (Privatbahn).

1) **Länge und Bahnlinie.**

Die Bahn geht von **Aachen** über Richterich, Simpelveld, Wylré, Valkenburg, Meerssen nach **Mastricht**, von da aber über Münster-Bilsen bis Hasselt in Belgien, und ist einschließlich der mit der Aachen-Düsseldorfer Bahn gemeinschaftlichen Strecke von Aachen bis Richterich (**1530** Ruthen) und einer Zweigbahn nach den preußischen Kohlengruben im Wurmreviere (von **Büschgen** bei **Laurensberg** bis in die Gegend von **Kohlscheidt**) **8$\frac{4}{5}$** Meilen lang, wovon etwa **1$\frac{1}{6}$** Meile (**2260** Ruthen) auf preußischem, **2$\frac{5}{6}$** Meilen auf belgischem und **4$\frac{4}{5}$** Meilen auf niederländischem Gebiete.

Die Stationen und Haltestellen zwischen Mastricht und Hasselt sind: Lanaeken (belgische Grenzstation), Eygenbilsen, Münsterbilsen, Beverst und Diepenbeek. Die angrenzende gepachtete Bahnstrecke Hasselt-Landen enthält die Zwischenstationen Alken, Cortenbosch, St. Trond und Velm.

2) Beschreibung der Bahn.

Von der **4⅘** Meilen langen Hauptbahn bis Mastricht haben **nur 1531** Ruthen von Aachen bis Richterich ein doppeltes Geleise. Die Schienen (Vignolesschienen) wiegen 22 Pfd. pro Fuß und liegen auf Querschwellen von Eichenholz.

Auf der Hauptbahn sind **1825** Ruthen horizontal, **558** Ruthen steigend, **7743** Ruthen fallend. Das Steigen beträgt im Ganzen **20½** Fuß, das Fallen **465⅔** Fuß, die größte Steigung **1** auf **100**.

Von der Strecke von Mastricht bis Landen sind auf niederländ. Gebiet **2164** Meter horizontal, **1593** M. steigend, **255** M. fallend; auf belgischem Gebiet **7013½** M. horizontal, **28,884** M. steigend, **18,410** M. fallend. Größte Steigung **1** auf **100**.

Die Strecke Mastricht=Hasselt=Landen ist einspurig, enthält **16** Dämme, im Maximum **14** Meter hoch, und Vignoles=Schienen, pro Meter 35 Kilogr. schwer.

3) Geschichte.

Actienzeichnung 24. Febr. 1844. Bestätigung des Statuts durch die holländische Regierung 4. Sept. 1845, durch die preußische 30. Jan. 1846. Ertheilung der Concession durch erstere 13. Sept. 1846.

Am 8. Juni 1847 schloß die Gesellschaft mit der Stadt Aachen und der Aachen=Düsseldorfer Gesellschaft einen Vertrag über die Anlegung eines gemeinschaftlichen Bahnhofs auf dem Templerbend bei Aachen ab. Die Vollendung der Haupt= und Zweigbahn auf niederländischem Gebiete sollte in Folge königl. Beschlusses vom 16. Nov. 1850 bis zum 13. Febr. 1853 erfolgt sein; dies machten jedoch die mißlichen finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft unthunlich und am 4. Juni 1852 wurde eine Prolongation der gedachten Frist bewilligt. Die mit der Aachen=Düsseldorfer Bahn gemeinschaftliche Strecke wurde seit dem 17. Jan. 1853 zum Kohlentransport benutzt, die ganze Bahn aber wurde am **20.** Octbr. **1853** feierlich eröffnet.

Die Gen.=Vers. am 6. Juni 1853 hat die Anlage einer Zweigbahn vom Bahnhofe zu **Mastricht** über Bilsen bis **Hasselt** (etwa **3⅓** Meilen lang, wovon ½ Meile auf holländischem und **2⅚** Meilen auf belgischem Gebiete), sowie die Benutzung der bestehenden Eisenbahn von **Hasselt** bis **Landen** im Anschluß an die belgische Staatsbahn in Gemäßheit eines mit der belgischen Regierung und der Landen=Hasselter Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrags genehmigt. Für die

Strecke von Hasselt bis Landen zahlt die Gesellschaft an die belgische Gesellschaft Mackenzie und Comp. als Vergütung die Hälfte der Brutto-Einnahme. Die Concession der holländischen sowie der belgischen Regierung wurde ertheilt und am 1. October 1856 wurde die gedachte Zweigbahn eröffnet. Seitdem beträgt die ganze Betriebslänge über 12½ Meilen (93½ Kilom.).

4) **Anlagecapital.**

1) Das Actiencapital der Gesellschaft besteht aus **2,750,000** Thlr. preußisch Courant in **13,750** Actien à **200** Thaler (einschließlich derjenigen **1420** Actien im Betrage von **284,000** Thaler oder **499,840** Fl. holländisch, welche von der in Gemeinschaft stehenden, zu Mastricht unter gleicher Firma errichteten Gesellschaft emittirt worden sind). 2) Prioritätsanleihen: a) **1,800,000** Thlr. zu **4½** Procent Zinsen mit ½ Procent Amortisation von 1858 an (**2000** Prioritätsactien à **500** Thlr., **2500** à **200** Thlr. und **3000** à **100** Thlr.). nach dem Privilegium vom 28. Decbr. 1853. b) **1,000,000** Thlr. zu **5** Procent Zinsen mit ½ Procent Amortisation von 1860 an, nach Beschluß vom 15. Mai 1856 und Privil. vom 18. August 1856 (**4000** Prioritätsactien von 7501 — 11500). Demnach beträgt das gesammte Anlagecapital **5,550,000** Thlr. oder pr. Meile **630,682** Thlr. Hiervon sind bis Ende 1857 im Ganzen **4,868,724** Thlr. verwandt worden und zwar **2,849,287** Thlr. für die Strecke Aachen-Mastricht und **2,019,437** Thlr. für die Strecke Mastricht-Hasselt-Landen.

5) **Verhältniß zum Staate.**

In Preußen sind die für alle preußischen Privatbahnen geltenden gesetzlichen Bestimmungen maßgebend (s. Einl.).

In Holland hat der Staat in Folge des Gesetzes vom 19. Juni 1845 der Gesellschaft die Verwaltung und Nutznießung der Steinkohlengruben zu Kerkrade gegen eine jährliche Vergütung an die Staatscasse (bestehend in dem Betrage des jährlichen Reinertrags über **60,000** Fl. bis zum Belaufe von **5000** Fl. und der Hälfte des Reinertrags über **65,000** Fl.) auf **99** Jahre abgetreten. Nach Ablauf dieser Zeit soll der Staat befugt sein, die Bahnen, soweit sie auf holländischem Gebiete liegen, und deren Benutzung nebst Material selbst zu übernehmen, und zwar gegen vollständige Erstattung der Anlagekosten. Will er von dieser seiner Befugniß Gebrauch machen, so muß er seinen deshalb gefaßten Beschluß wenigstens ein Jahr vor Ablauf des Termins von

99 Jahren mittelst gerichtlichen Actes notificiren lassen; unterbleibt dies, so bewilligt er einen neuen Zeitraum von **25** Jahren, während dessen er sich seines Rechtes begiebt.

6) **Verfassung.**

Sowohl in Aachen als in Mastricht besteht eine **Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft**; beide haben aber eine gemeinschaftliche Geschäftsführung. Die Dauer einer jeden ist vorläufig auf **200** Jahre festgesetzt. In den Generalversammlungen — die abwechselnd in Aachen und in Mastricht gehalten werden — sind nur diejenigen Actionaire stimmberechtigt, welche **5** oder mehr Actien besitzen, und zwar geben **5—9** Actien eine, **10—19** Actien zwei, **20—29** Actien drei, **30—39** Actien vier, **40—49** Actien fünf, **50** oder mehr Actien sechs Stimmen. Die Direction besteht aus 10 Mitgliedern, von denen 5 in Aachen oder Burtscheid, 5 in Mastricht wohnen müssen. Neben ihr besteht eine für beide Gesellschaften gemeinschaftliche Controlecommission von 10 Mitgliedern, worunter 2—3 Bewohner von Aachen oder Burtscheid, 2—3 Bewohner von Mastricht sein müssen.

7) **Frequenz und Einnahme.**

Jahr	Personen	Güter. Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1853*)	18974	539753	4663	9849	1278	15790	15633	157
1854	101575	1120949	26089	34365	28619	89073	73967	15106
1855	104579	1273326	25586	38419	27868	91873	80945	10928
1856	160234	1849759	42962	62142	24899	130003	109451	20552
1857	362709	3175909	95648	122954	29853½	248455	193555†	54900

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1853: **99**, 1854: **83**, 1855: **88**$\frac{1}{10}$, 1856: **84**$\frac{1}{5}$, 1857: **77**$\frac{9}{10}$ Procent.

8) **Rentabilität.**

Dividende für 1853 (73 Tage): **1** Thlr. oder ½ Procent; für

*) Vom 20. Oct. bis 31. Decbr.

†) Excl. 46602 Thlr. oder 50 Procent von der Brutto-Einnahme der Strecke Hasselt-Landen an die Gesellschaft Mackenzie.

1854, 1855 und 1856: jedesmal **1** Thlr. oder ½ Procent. Für 1857 konnte keine Dividende gezahlt, ja nicht einmal die Anleihezinsen berichtigt werden. — Eisenbahnsteuer für 1853: **316** Thlr., für 1854: **2445** Thlr., für 1855: **3133** Thlr.

9) Reservefonds.

Nach den Statuten sind jährlich mindestens **5** Procent des jährlichen Reinertrags zum Reservefonds zu vereinnahmen, so lange der Bestand desselben nicht **10** Procent des gesammten Actiencapitals erreicht. Ueber diesen Betrag hinaus soll ein weiteres Ansammeln des Reservefonds nicht stattfinden. Bestand Ende 1856: **3820** Thlr. (incl. **687½** Thlr. Beitrag für 1856), Ende 1857: **4236** Thlr. Zur Bildung eines Erneuerungsfonds wurden für 1857 **7899** Thlr. deponirt.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857: 17 Locomotiven (10 von Cockerill und 7 von Borsig), 24 Personenwagen mit 1226 Plätzen, 9 Gepäck-, 20 Vieh-, 104 Güter-, 217 Kohlenwagen und 29 Arbeitswagen für 46950 Ctr.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

Albertsbahn, siehe Dresden-Tharand.

---

3. Altona-Kiel (Privatbahn).

(König-Christian VIII.-Ostseebahn.)

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht von **Altona** über Pinneberg, Tornesch, Elmshorn, Horst, Wrist, Neumünster, Bordesholm nach **Kiel** und ist über **14** Meilen lang. Anhaltepunkte befinden sich außer den genannten Stationen bei Eidelstedt, Dauenhof, Brockstedt, Fohrde und Meimersdorf. Bei Elmshorn und Neumünster gehen Zweigbahnen nach **Itzehoe** und **Rendsburg** ab. Diese Bahnen bilden zusammen die holsteinischen Eisenbahnen und hängen bei Rendsburg mit der südschleswigschen Eisenbahn zusammen.

2) Beschreibung der Bahn.

Das Maximum der Steigung beträgt **1** auf **400**, mit Ausnahme zweier kurzen Strecken vor den Endbahnhöfen bei Altona und Kiel, wo dieselbe **1** auf **184** und **1** auf **200** ist. (Wegen des Baues einer Ausweichung wird vor dem Altonaer Bahnhofe in der Steigung von **1** auf **184** eine Strecke von **600** Fuß horizontal und eine andere von **1200** Fuß mit **1** auf **120** geneigt gelegt werden.) **5568** Ruthen liegen ganz horizontal; **16,845** Ruthen haben Steigungen von **1** auf **400** bis **1** auf **3200**; nur **719** Ruthen haben ein größeres Gefälle.

Der Unterbau ist auf 2 Geleise berechnet und **28** Fuß breit (Raum zwischen beiden Geleisen **7** Fuß). Der Boden ist meistens Sand, mitunter auch Moor und Lehm. Die Kunstarbeiten bestehen in **333** Brücken und Durchlässen (meist von Granit). 139 Wege kreuzen die Bahn im Niveau, 21 sind unter der Bahn und 2 über derselben hinweggeführt.

Der Oberbau hat — mit Ausnahme der 1 Meile langen Strecke von Elmshorn bis Horst, welche doppelgeleisig ist — nur ein Geleise mit der gewöhnlichen Spurweite und besteht aus gewalzten Vignoles-Schienen, pr. Fuß etwa 19 Pfd. schwer, die auf eichenen Querschwellen von **8** Fuß Länge und 2½—3 Fuß Abstand liegen. An den Schienenstößen liegen eiserne Verbindungsplatten mit Hakennägeln. Zur Auswechselung dienen 9 Fuß lange, mit Kupfervitriol getränkte eichene und föhrene Querschwellen; die Schienenstöße werden verlascht. Bei Altona befindet sich eine für den Gütertransport bestimmte schiefe Ebene, welche von dem **106** Fuß über der Elbe liegenden Bahnhof nach dem Elb-Quai führt und eine Steigung von **1** auf **6½** hat. Zur Beförderung der Güter auf derselben dient eine stehende Dampfmaschine.

3) Geschichte.

Vorbereitende Versammlung in Altona 25. Mai 1840. Erlaubniß zur Actienzeichnung ertheilt 30. Decbr. 1840. Erste Generalversammlung zu Altona am 16. Juni 1842; die Gesellschaft constituirte sich in derselben mit **15,679** Actien als **Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft**. Königl. Concession ertheilt am 28. Juni 1842. Statut von der Gesellschaft angenommen 30. Nov. 1842, vom König bestätigt 11. März 1843. Wahl der Direction von 5 Mitgliedern am **26.** April 1843. Beginn des Baues am 7. März 1843 unter Leitung des

Oberingenieurs **Dietz**. Eröffnung der ganzen Bahn am 18. Septbr. 1844.

In Folge abgeschlossener Verträge besorgt die Gesellschaft auch den Betrieb der Zweigbahnen von Elmshorn nach Itzehoe und von Neumünster nach Rendsburg, die von besonderen Gesellschaften gebaut sind. Auf die eigne Ausführung der projectirten, später aber wieder aufgegebenen Zweigbahn von Neumünster über Eutin und Plön nach Neustadt (8 Meilen) hat die Gesellschaft am 11. Juni 1846 verzichtet. Dagegen beschloß dieselbe am 15. August 1850 den Bau einer Bahn von Altona über Oldesloe nach Lübeck (9 Meilen) mittelst einer Prioritätsanleihe von 6 Mill. Mark Ct. oder 2,400,000 Thlr., doch wurde bisher keine Concession zu dieser Bahn ertheilt.

Am 3. Februar 1853 beschloß die Gesellschaft mit 327 gegen 10 Stimmen den Bau einer Zweigbahn von Horst nach Itzehoe (2 Meilen) mittelst einer 4procentigen Anleihe von 800,000 Mark Courant oder 320,000 Thlr. Die Concession zu dieser Zweigbahn wurde aber am 16. Oct. 1854 vom Ministerium abgeschlagen.

In der Generalversammlung am 13. Mai 1857 sollte über die Uebernahme des Baues der Ostholsteinischen Bahn nach Neustadt berathen werden. Doch kam es zu keinem Beschlusse, da weniger als ¾ der Actien vertreten waren. In der folgenden Generalvers. wurde der Gegenstand nicht wieder aufgenommen und in Folge der veränderten Verhältnisse wurde jener Plan ganz aufgegeben. Später bildete sich ein Comité zur Herstellung einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen in Altona und Kiel, sowie einer Zweigbahn von Altona nach Blankenese, welchem am 19. April 1858 die Genehmigung zur Vornahme der Vorarbeiten auf holstein. Gebiete ertheilt wurde, jedoch unter Vorbehalt der Rechte der Altona-Kieler Gesellschaft. Die Generalversammlung am 24. Juni 1858 war zur Beschlußfassung über beide Projecte nicht beschlußfähig, weshalb für den 19. August eine neue Generalversammlung einberufen wurde. Dieselbe hat die Ausführung beider Bahnen mit 770 gegen 76 Stimmen beschlossen.

4) Anlagecapital.

1) Das Actiencapital (in den Statuten auf ca. 1½ Mill. Species oder 2¼ Mill. Thlr. bestimmt) beträgt 2,050,000 Species oder 3,075,000 Thlr. in 20,500 Actien à 100 Species. Die anfänglich bestimmte Maximalzahl von 18,500 Actien wurde durch Beschluß der

Generalversammlung am 10. Juli 1845 um **2000** Actien erhöht. (**5000** Actien sind von der Staatscasse, **4000** von der Stadt Altona, **3000** von der Stadt Kiel gezeichnet.) — 2) In der Generalversamml. am 17. August 1854 wurde eine Anleihe von **550,000** Mark Ct. oder **220,000** Thlr. beschlossen. Dieselbe wurde ohne Ausgabe von Obligationen durch Handdarlehen beschafft und wird mit **3½** Procent verzinst. Mit Einrechnung derselben beträgt das gesammte Anlagecapital **3,295,000** Thlr. preuß. oder p. Meile **231,229** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Concession ist auf **100** Jahre ertheilt, muß aber beim Regierungsantritt jedes neuen Landesherrn von neuem bestätigt werden. Vom Ertrage der Eisenbahn ist keine Abgabe zu entrichten, ebensowenig von dem zur Eisenbahn verwendeten Grund und Boden und den zu Eisenbahnzwecken dienenden Gebäuden. Doch muß die Gesellschaft in den einzelnen Communen, durch welche die Bahn geht, pro rata ihres Areals zu den Communallasten beisteuern. In Betreff der Anlegung von Zweigbahnen hat die Gesellschaft ein Vorzugsrecht. Die Beförderung von Briefen und Zeitungen ist der Post unentgeltlich zu leisten; außerdem sind täglich 600 Pfund Postgüter unentgeltlich zu befördern. Für Kriegszeiten behält sich der Staat unentgeltliche Benutzung der Bahn vor. Ein königlicher Commissar übt das Oberaufsichtsrecht.

6) Verfassung.

An der Spitze der Gesellschaft steht eine Direction von 5 Mitgliedern und ein Ausschuß von 25 Mitgliedern. Beide haben ihren Sitz in **Altona**. Hier finden auch die Generalversammlungen statt, in denen sämmtliche Actionaire Sitz und Stimme haben. Die Besitzer von **1—9** Actien haben eine Stimme, von **10—24** Actien zwei, von **25—49** Actien drei, von **50—99** Actien vier, von **100—199** Actien fünf, von **200—299** Actien sechs Stimmen und so für jede folgende 100 Actien eine Stimme mehr. (Den Finanzen stehen 54, der Stadt Altona 44, der Stadt Kiel 34 Stimmen zu, so lange ihre Actien nicht an Andere übertragen werden.)

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personenverkehr		Güterverkehr		Ganze Betriebs-einnahme	Gesammt-einnahme incl. Zweig-bahnen	Ausgabe incl. Zweig-bahnen	Ueber-schuß*)
	Personen	Ein-nahme Thlr.	Centner	Ein-nahme Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1845	372182	169419	1219981	124673	294092	307544	179292	128252
1846	416158	186485	1807584	172784	367167	432534	243182	189352
1847	389709	184170	2353042	229390	422223	486782	268289	218493
1848	351058	159252	1350014	142345	354436	470154	291093	179061
1849	390841	178117	1606795	146094	368929	494628	308450	186178
1850	401682	202838	1729084	142278	359835	490553	312057	178496
1851	501636	232366	1944291	180640	421147	523830	302606	221223
1852	419615	196131	1827969	175494	371625	451818	274368	177449
1853	411765	188724	2378790	214326	421554	502933	308956	193947
1854	458796	220398	2956413	291664	536487	618545	353335	265210
1855	470487	216142	3312935	315163	547906	645426	397885	247541
1856	498510	245838	3183311	308536	554374	669603	355524	268801
1857	492559	251641	2546749	308264	572096	688666	363289	285503

Nach Procenten der Brutto=Einnahme betrug demnach die Betriebs=Ausgabe für 1845: **58$\frac{3}{10}$**, 1846: **56$\frac{1}{4}$**, 1847: **55$\frac{1}{10}$**, 1848: **61$\frac{9}{10}$**, 1849: **61$\frac{4}{5}$**, 1850: **63$\frac{3}{5}$**, 1851: **57$\frac{3}{4}$**, 1852: **55$\frac{1}{5}$**, 1853: **54$\frac{2}{5}$**, 1854: **51$\frac{2}{5}$**, 1855: **55$\frac{1}{10}$**, 1856: **53**, 1857: **50$\frac{1}{10}$** Procent.

8) Rentabilität.

Die bisher gezahlten Dividenden waren folgende: für 1845: **4**, 1846: **5**, 1847: **6**, 1848: **5**, 1849: **5$\frac{1}{3}$**, 1850: **4$\frac{1}{2}$**, 1851: **5$\frac{1}{2}$**, 1852: **5**, 1853: **5$\frac{1}{3}$**, 1854: **6$\frac{2}{3}$**, 1855: **6**, 1856: **7$\frac{1}{4}$**, 1857: **7$\frac{1}{2}$** Procent. Dies giebt im Durchschnitt **5$\frac{5}{8}$** Procent jährlich.

Die Dividenden werden nach dem Kalenderjahre berechnet und vor dem 1. Juli jedes Jahres vertheilt. Sie sind in Altona und Kiel zahlbar.

9) Reservefonds.

Der zur Deckung außergewöhnlicher Ausgaben bestimmte Reservefonds entsteht durch Innehaltung einer Quote des Ertragsüberschusses. Diese Quote ist bis auf Weiteres auf $\frac{1}{5}$ des vor der Dividendenvertheilung resultirenden Ertragsüberschusses bestimmt, doch ist der

*) Für die Altona=Kieler Bahn allein.

Ausschuß befugt, dieselbe nach Umständen zu vermindern oder bis zu $\frac{1}{3}$ des Ueberschusses zu erhöhen. Ende 1855 besaß der Reservefonds **300,478** Thlr. (incl. **63,041** Thlr. Zuschuß für 1855 und **11,931** Thlr. erwartete Vergütungen der Post für 1854 und 1855). Bestand Ende 1857: **279,219** Thaler.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:
22 Locomotiven, und zwar 9 von Hawthorn in Newcastle, 5 von Kitson, Thompson und Hewitson in Leeds, 4 von der belgischen société Cockerill, 4 von Egestorf in Linden bei Hannover;
18 Tender;
44 Personenwagen mit 2366 Plätzen;
356 andere Wagen (worunter 4 Post- und 5 Gepäckwagen und 3 Schneepflüge).

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

4. Anhalt-Cöthen-Bernburg
(Privatbahn unter Staatsverwaltung).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **5470** Ruthen oder **2$\frac{3}{4}$** Meilen. Die Bahn geht von **Bernburg** über Biendorf nach **Cöthen** und mündet hier in die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn. (Bei Biendorf geht eine Zweigbahn über Preußlitz und Körmigk bis Gerlebock, **1$\frac{1}{4}$** Meile lang, ab, welche zur Verbindung von Braunkohlenwerken mit der Eisenbahn dient und von Privaten erbaut ist, am 16. Juni 1857 aber von dem Staate übernommen wurde und später bis Alsleben fortgesetzt werden dürfte.)

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise und die Bahnkrone ist nur **15** Fuß breit. Das Terrain ist verhältnißmäßig ziemlich ungünstig; von Cöthen aus steigt die Bahn auf **1230** Ruthen um **40** Fuß, fällt dann auf **1650** Ruthen um **76** Fuß, steigt auf **520** Ruthen um **51** Fuß,

fällt auf **440** Ruthen um **69** Fuß und steigt endlich auf **1620** Ruthen um **57** Fuß. Im Ganzen sind von Cöthen aus **2560** Ruthen steigend, **2150** Ruthen fallend und nur **760** Ruthen horizontal; die größte Steigung ist **1** auf **200**.

Hinsichtlich der Krümmungsverhältnisse zerfällt die Bahn in 9 gerade Linien von zusammen **3608** Ruthen und 8 Bogen von zusammen **1682** Ruthen, so daß fast der dritte Theil der Bahn aus Curven besteht. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt **250** Ruthen.

Die Dammschüttungen (eine darunter ist über **30** Fuß hoch) und Einschnitte sind ziemlich bedeutend. Die Zahl der Bauwerke ist **61**, worunter 5 Brücken über die Fuhne, Ziethe u. s. w., und 56 Durchlässe, außerdem eine Wegüberführung über den Einschnitt an der Bernburger Grenze; die Zahl der Wegübergänge ist 41.

Die Schienen sind **4½** Zoll hoch, oben **2½**, unten **2⅛**, in der Mitte ¾ engl. Zoll stark und wiegen pr. Fuß 20 Pfund; sie ruhen in gußeisernen Schienenstühlen von 18—22 Pfund auf eichenen Querschwellen, die **8** Fuß lang, **10—12** Zoll breit und **6** Zoll stark sind. (Dieselbe Construction findet sich auf den Bahnen von Magdeburg nach Potsdam und Wittenberge.)

3) Geschichte.

Im Mai 1844 suchte Kaufmann **Steinthal** aus Berlin um die Concession nach. Dieselbe wurde von der Bernburgischen Regierung am 3. Juni 1844 vorläufig, am 2. August d. J. definitiv ertheilt. Am 16. Aug. d. J. genehmigte der Herzog von Anhalt-Cöthen die Bildung der Actiengesellschaft. Die Genehmigung des Statuts erfolgte am 9. und 12. März 1845. Erste constituirende Generalversammlung zu Berlin am 13. März 1845. Definitive Genehmigung des Statuts 13. Oct. 1845. Beginn des Baues am 14. Novbr. 1845 unter Leitung des Oberingenieurs **Heß**. Erste Befahrung der Bahn am 25. August 1846; Eröffnung für den Verkehr am 10. Sept. 1846. Den Betrieb besorgte in den Jahren 1846—1849 die Magdeburg-Leipziger, vom 1. März 1849 bis 31. März 1850 die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft. Seitdem ist er — und zwar unter dem 18. April 1850 bis zum 1. April 1865 — von der Anhalt-Cöthenschen Regierung an zwei Privat-Unternehmer überlassen worden. Am 20. Febr. 1850 wurde zwischen dem Directorium und der Anhalt-Cöthenschen Regierung ein Vertrag abgeschlossen, den die Generalversammlung am 22.

März 1850 genehmigte. — Die Zweigbahn von Biendorf nach Gerlebock wurde am 1. October 1856 bis zu den Braunkohlengruben bei Preußlitz durch einen Kohlenzug befahren und am 1. April 1857 in Betrieb gesetzt.

4) **Anlagecapital.**

Das Stammcapital beträgt **500,000** Thaler in Actien à **100** Thlr., wovon die Anhalt-Bernburgische Regierung ein Zehntel oder **50,000** Thlr. übernommen hat. Außerdem erhielt die Gesellschaft durch Verordnung vom 2. März 1846 die Befugniß, für **200,000** Thlr. unverzinsliche Eisenbahn-Cassenscheine in Apoints à **1** Thlr. anzufertigen, welche in allen Anhalt-Bernburgischen Landescassen zum vollen Nennwerth angenommen und auf Verlangen bei der Bernburgischen Kammer-Casse gegen baares Geld eingetauscht werden sollten. Von diesen sind jedoch nur **150,000** Thlr. ausgegeben, welche im Sept. 1856 gegen Anhalt-Dessauische Scheine à **1** und **5** Thlr. und Eisenbahn-Cassenscheine à **25** Thlr. vom 1. Juli 1856 umgetauscht worden sind. Als Aequivalent hat die Gesellschaft bei der herzoglichen Landesregierung zu Bernburg eine gleichhohe Summe in zinstragenden Papieren deponirt, deren Zinsen der Gesellschaft zu Gute kommen. Im Ganzen kostet die Bahn **650,000** Thlr. oder pr. Meile **236,364** Thlr.

5) **Verhältniß zum Staate.**

Die Anhalt-Bernburgische Kammer steht für ihre **500** Actien mit ihrer Zinsforderung **10** Jahre vom Tage der Eröffnung des Betriebs der Bahn an gerechnet zurück, wenn sich nicht schon früher für die übrigen Actionaire außer den Zinsen zu **4** Procent eine Dividende ergiebt. — In Gemäßheit des zwischen dem Directorium und der Anhalt-Cöthenschen Regierung abgeschlossenen, von der Gesellschaft am 22. März 1850 genehmigten Vertrags ist die Verwaltung der Bahn auf die gedachte Regierung übergegangen. Nach dem erwähnten Vertrage löst sich die Gesellschaft auf und veräußert die Bahn an die gedachte Regierung unter folgenden Bedingungen. Die Regierung gestattet der Gesellschaft die Emission von **500,000** Thlr. Eisenbahn-Cassenscheinen. Für diese Concession zahlt die Gesellschaft **100,000** Thlr. baar an die Regierungs-Hauptcasse und deponirt bei derselben **400,000** Thlr. in **4** resp. **4½**procentigen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen. Die von den deponirten Prioritäts-Obligationen aufkommenden Zinsen werden von der

Regierung zur Verzinsung und Acquisition der in Privathänden befindlichen Actien im Belaufe von **45,000** Thlrn. verwandt. Die Verzinsung erfolgt mit $2\frac{1}{2}$ Procent jährlich; zur Amortisation kommen jährlich mindestens **50** durch das Loos bestimmte Actien, deren Inhaber **80** Thlr. für jede erhalten. Sollte jedoch im Anschluß an die Eisenbahn eine andere über Bernburg hinaus führende Bahn gebaut werden, so erhöht sich jener Betrag auf **100** Thlr., sofern die Nettoeinnahme aus dem Betriebe der Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahn mindestens **2** Procent des Actiencapitals beträgt. In diesem Falle kommen auch die im Besitz der Bernburger Regierung befindlichen Actien mit zur Verzinsung und Ausloosung. Sind jährlich für **500** oder mehr Thaler Actien ausgeloost, so werden von den deponirten Effecten jährlich für **400** Thlr. oder verhältnißmäßig mehr veräußert und für den Erlös ein gleicher Betrag von Cassenscheinen eingelöst. Die Regierung ist befugt, den Betrieb der Eisenbahn auf eigene Rechnung zu übernehmen, oder an Privatpersonen zu übergeben. Nachdem sämmtliche Actien verloost sind, wird die Eisenbahn freies Eigenthum des Staats.

6) Verfassung.

Das Directorium besteht seit Vollendung des Baues aus 4 Mitgliedern und 2 Stellvertretern, gegenwärtig aber nur aus 3 Directoren und einem Stellvertreter (der Letztere muß in Cöthen oder Bernburg wohnen), und hat seinen Sitz in Cöthen. Der Ausschuß besteht aus 11 Mitgliedern, von denen 9 von der Generalversammlung, 2 von den betreffenden Staatsregierungen ernannt werden, und hat seinen Sitz, von Jahr zu Jahr abwechselnd, in Berlin, Cöthen und Bernburg. Die Generalversammlungen werden gleichfalls in Berlin, Bernburg oder Cöthen gehalten. In denselben üben nur diejenigen Actionaire ein Stimmrecht aus, welche **10** oder mehr Actien besitzen. Auf **11 — 20** Actien kommen zwei, auf **21—30** Actien drei Stimmen u. s. f. Wer **91** oder mehr Actien besitzt, hat 10 Stimmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Die Frequenz hat den Erwartungen lange Zeit so wenig entsprochen, daß die Betriebskosten bei weitem nicht gedeckt worden sind. Befördert wurden:

vom 10. Sept. bis 31. Dec. 1846: 18,138 Personen und $24,773\frac{1}{4}$ Ctr.; Einnahme **6384** Thlr.;

im Jahre 1847: 60,892 Personen und 125,018⅗ Ctr.; Einnahme **23,103** Thlr.;
im Jahre 1848: 57,041 Personen und 94,374 Ctr.; Einnahme **20,145** Thlr.

Dagegen betrug die Ausgabe 1847: **35,909** Thlr. ca., 1848: **32,948** Thlr. Die gesammten Betriebsausfälle in den Jahren 1847 bis 1849 betrugen **31,627** Thlr. Ueber die Betriebsresultate der folgenden Jahre 1849—1854 ist nichts bekannt gemacht worden. Im Jahre 1855 betrug die Einnahme **33,450** Thltr., nämlich 16,234½ Thlr. für 54,560 Personen und 17,216 Thlr. für 504,991 Ctr.; im Jahre 1856 aber **53,238** Thlr., nämlich 21,895 Thlr. für 70,747 Personen und 27,093 Thlr. für 827,329 Ctr., 4,250 Thlr. aus anderen Quellen. Die Ausgabe betrug 1856: **38,011** Thlr. oder **71⅖** Procent der Einnahme, der Ueberschuß **15,227** Thlr.

8) **Rentabilität. Reservefonds.**

Nach den Statuten soll nach Eröffnung der Eisenbahn von dem jährlichen Reinertrage der Bahn eine vom Gesellschaftsausschusse zu bestimmende, aber nicht unter ¼ Procent des Anlagecapitals betragende Summe zur Bildung eines Reservefonds zurückgelegt werden, welcher bis zu einem Betrage von **10** Procent des Anlagecapitals zu bringen ist. Der nach Abzug des Reservefonds noch verbleibende Rest des Reinertrages soll als Dividende unter die Actionaire vertheilt werden. Bis jetzt ist weder die Bildung eines Reservefonds, noch die Vertheilung einer Dividende möglich gewesen. Gegenwärtig werden die Actien jährlich (im Juli) mit **2½** Procent verzinst (s. unter 5.).

9) **Betriebsmaterial.**

Ende 1856: 3 Locomotiven (2 von Borsig in Berlin und 1 von Stephenson in Newcastle), 3 Tender, 6 Personenwagen mit 202 Plätzen, 26 Güterwagen für 2560 Ctr., 4 Arbeitswagen.

10) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

*5. Annaberg-Chemnitz.

Project. In Vorschlag sind zwei Linien: eine Berglinie über Schönfeld, Ehrenfriedersdorf, Thum, Gelenau, Weisbach, Dittersdorf, Altenhain, Reichenhain, **6⅗** Meilen lang, und eine Thallinie durch das

Zschopauthal über Oberwiesa und Hilbersdorf, 7 $\frac{7}{10}$ Meilen lang. Die Kosten der erstern sind für eine eingeleisige Bahn zu 3½ Mill. Thlr., für eine zweigeleisige zu 4 Mill. Thlr. veranschlagt, die Betriebseinnahme zu **234,000** Thlr. für 100,000 Personen und 1,650,000 Ctr. In Annaberg besteht ein Comité.

---

*6. Annaberg-Weipert-Teplitz.

Project. In Annaberg constituirte sich am 23. Octbr. 1857 ein sächsisch-böhmisches Eisenbahn-Comité für eine Bahn von Annaberg über Weipert, Preßnitz, Commotau, Brix, Bilin nach Teplitz (10 Meilen). Mit diesem Comité vereinigte sich am 5. Nov. 1857 das Annaberg-Chemnitzer zu einem sächsisch-böhmischen Gesammtcomité. Im Sommer 1858 wurde dem Comité in Oesterreich die Bewilligung zu den Vorarbeiten für die Eisenbahn von Annaberg über Weipert bis Commotau (5½ Meilen) ertheilt.

---

7. Ansbach-Gunzenhausen

(Privatbahn unter Staatsverwaltung).

Zweigbahn der bayerischen Ludwigs-Südnordbahn, in welche sie bei Gunzenhausen einmündet. Länge: **3½—4** Meilen. Am 3. Juli 1856 ertheilte die Regierung die Bewilligung zum Bau dieser Bahn. Derselbe ist auf Kosten der Stadt Ansbach ausgeführt worden und sollte spätestens am 1. Mai 1857 begonnen und im Jahre 1858 vollendet werden. Die Eröffnung wird dem Vernehmen nach am 22. Nov. 1858 stattfinden. Kostenanschlag **1½** Million Gulden. Die Kosten werden durch ein Lotterieanlehen von **1,750,000** Fl. in Loosen à 7 Fl. gedeckt, das in 50 Jahren getilgt wird. Die Ziehungen finden in Ansbach von 1857 an jedesmal am 15. Juni und 15. Dec. statt. Der Staat wird den Betrieb übernehmen und ein jährliches Pachtgeld von **9000** Fl. pr. Stunde zahlen. In Aussicht steht eine Fortsetzung von Ansbach bis Würzburg (über Marktbreit und Ochsenfurt, 10 Meilen).

Aussig-Teplitz, s. Teplitz-Aussig.

---

8. Großherzogl. Badische Staatseisenbahn.

1) Länge und Bahnlinie.

Länge von **Mannheim** bis **Waldshut** incl. Zweigbahnen **47½** Meilen. Davon kommen 1) **36½** Meilen auf die Hauptbahn, nämlich: **2½** Meilen von Mannheim bis Heidelberg, **7** $\frac{3}{10}$ Meilen von Heidelberg bis Carlsruhe, **9**$\frac{4}{5}$ Meilen von Carlsruhe bis Offenburg, **8½** Meilen von Offenburg bis Freiburg, **8**$\frac{2}{5}$ Meilen von Freiburg bis Basel; 2) **3½** Meilen auf die Zweigbahnen, nämlich: $\frac{3}{5}$ Meilen von Oos bis Baden, **1**$\frac{3}{5}$ Meile von Appenweier bis Kehl, **1**$\frac{3}{10}$ Meile von Mannheim bis Friedrichsfeld (die letztere wird von den Zügen der Main-Neckar-Bahn befahren); 3) **7½** Meilen auf die Bahn im obern Rheinthal von Basel nach Waldshut. Die Stationen und Haltepunkte sind: **Mannheim**, Friedrichsfeld, **Heidelberg**, St. Ilgen, Wiesloch, Langenbrücken, Bruchsal, Untergrombach, Weingarten, Durlach, **Carlsruhe**, Ettlingen, Malsch, Muggensturm, Rastatt, **Oos**, **Baden**, Sinzheim, Steinbach, Bühl, Ottersweier, Achern, Renchen, Appenweier, Legelshurst, Kork, **Kehl**, Windschläg, **Offenburg**, Niederschopfheim, Friesenheim, Dinglingen, Kippenheim, Orschweier, Herbolzheim, Kenzingen, Riegel, Emmendingen, Denzlingen, **Freiburg**, Schallstadt, Krotzingen, Heitersheim, Müllheim, Auggen, Schliengen, Bellingen, Rheinweiler, Kleinkems, Efringen, Eimeldingen, Haltingen, Leopoldshöhe, **Basel**, Grenzach, Rheinfelden, Beuggen, Brennet, Säckingen, Murg, Laufenburg, Albbruck, Dogern, **Waldshut**.

2) Beschreibung der Bahn.

Ueber zwei Drittel der Hauptbahn — etwa **28** Meilen, von Mannheim bis Freiburg — haben doppeltes Geleise. Die Spurweite wich früher von der der übrigen deutschen Eisenbahnen ab und betrug (nur mit Ausnahme der Zweigbahn von Mannheim bis Friedrichsfeld) **1**$\frac{3}{5}$ Meter oder **5** Fuß **3** Zoll engl., also **6½** engl. Zoll mehr als die gewöhnliche. Im Mai 1854 wurde eine Veränderung der Spurweite begonnen und am 15. April 1855 vollendet; seitdem hat die gesammte Badische Bahn mit den übrigen Eisenbahnen Deutschlands gleiche Spurweite. Die ganze Kronenbreite des Dammes beträgt **25** Fuß.

Die Schienen (Brückschienen) wiegen zum größten Theile 14, zum kleinern $13\frac{1}{2}$ — $15\frac{5}{6}$ Pfund pr. Fuß und liegen auf Quer- und Langschwellen von Föhren- und Eichenholz. Anfänglich wurden sowohl die eichenen Querschwellen, als auch die Langschwellen kyanisirt, d. h. mit einer Auflösung von doppeltem Chlorquecksilber oder ätzendem Sublimat getränkt; später (nach Verwendung eichener Langschwellen) nur die Querschwellen. Neuerdings ist dieses Verfahren gar nicht mehr angewandt worden.

Die Länge der horizontalen Strecken beträgt im Ganzen über **$14\frac{1}{4}$** Meilen, die größte Steigung **1** auf **189**, das Steigen im Ganzen **1084**, das Fallen **455** Fuß. Von Mannheim als dem niedrigsten bis Freiburg als dem höchsten Punkte der Bahn steigt dieselbe um **583** Fuß. Die Länge der geraden Strecken beträgt gegen **27** Meilen. Die kleinsten Krümmungshalbmesser von **580** und **600** Fuß kommen nur auf den Zweigbahnen vor*).

Die Erd- und Felsenarbeiten waren namentlich auf der Bahnstrecke von Freiburg bis zur Schweizergrenze bedeutend. Die höchsten Dämme sind **17** Fuß hoch, die tiefsten Einschnitte **40** Fuß tief. Die bedeutendsten Brücken sind: über die Pfinz bei Durlach, über die Kinzig bei Offenburg, über die Murg bei Rastatt, drei Brücken über die Elz u. s. w.

Unweit Efringen, etwa **1** Meile von Basel, kommen drei Tunnels durch den Isteiner Klotz vor, welche resp. **776, 400** und **2003** Fuß lang sind.

3) Geschichte.

Der Bau der Eisenbahn von Mannheim bis zur Schweizergrenze beruht auf dem Gesetze vom 29. März 1838. Die Bahn wurde in 13 Sectionen getheilt. Auf der ersten, von Mannheim bis Heidelberg, begann der Bau im Sept. 1838. Die Eröffnung der einzelnen Strecken erfolgte in folgenden Abschnitten:

am 12. Sept. 1840 von Mannheim bis Heidelberg;
am 10. April 1843 von Heidelberg bis Carlsruhe;
am 1. Mai 1844 von Carlsruhe bis Rastatt;
am 6. Mai 1844 von Rastatt bis Oos;
am 1. Juni 1844 von Oos bis Offenburg u. von Appenweier bis Kehl;

*) Diese Angaben beziehen sich nicht auf die Strecken von Haltingen nach Basel und von da bis Waldshut.

am 25. Juli 1845 von Oos bis Baden;
am 31. Juli 1845 von Offenburg bis Freiburg;
am 1. Juni 1847 von Freiburg bis Müllheim;
am 14. Juni 1847 von Müllheim bis Schliengen;
am 8. Nov. 1848 von Schliengen bis Efringen;
am 20. Januar 1851 von Efringen bis Haltingen;
am 20. Febr. 1855 von Haltingen bis Basel;
am 2. Febr. 1856 von Basel bis Säckingen;
am 30. Oct. 1856 von Säckingen bis Waldshut.

Am 27. Juli 1852 wurde über die Weiterführung der Eisenbahn bis Basel ein Staatsvertrag mit der Schweiz abgeschlossen.

Nach dem Beschluß der zweiten Kammer vom 2. April 1856 ist die Regierung ermächtigt, den Bau einer Odenwälder Bahn von Heidelberg (oder Wiesloch) nach Würzburg über Mosbach, Adelsheim, Boxberg und Mergentheim (eventuell mit einer Zweigbahn von Mosbach nach Heilbronn) und einer Kinzigthalbahn von Offenburg über Villingen, Donaueschingen, Radolfzell nach Constanz und Schaffhausen mit Zinsgarantie einer Privatgesellschaft zu überlassen.

Im Februar 1858 schlug die badische Regierung den Kammern folgende neue Bahnbauten vor, deren Gesammtlänge 51 Meilen beträgt: 1) die Fortsetzung der badischen Staatseisenbahn von Waldshut nach Constanz, 11—12 Meilen; ob dieselbe durch das Wangenthal über Schaffhausen gehen, oder mit Umgehung des Kantons Schaffhausen ganz über badisches Gebiet fortgeführt werden soll, bleibt weiterer Bestimmung vorbehalten; 2) die Erbauung einer Eisenbahn von Durlach über Wilferdingen und Pforzheim zum Anschluß an die württembergische Staatseisenbahn bei Mühlacker (4½ M.); 3) die Herstellung der Verbindung der badischen Staatseisenbahn mit den linksrheinischen Bahnen bei Kehl und Waldshut. Alle diese Bahnen sollen auf Staatskosten erbaut werden. (Die Unterhandlungen mit dem Kanton Schaffhausen wegen der durch ein Gesetz vom November 1856 verfügten Fortsetzung der Bahn im obern Rheinthale von Waldshut nach Schaffhausen scheinen zur Zeit kein Resultat gehabt zu haben, da man sich wegen der Richtung nicht einigen konnte. Dagegen wurde wegen des Baues einer Rheinbrücke bei Kehl ein Vertrag mit Frankreich und wegen einer Verbindungsbahn von Waldshut nach Thurgi am 26. Aug. 1857 ein Uebereinkommen mit der schweizerischen Nordostbahngesellschaft geschlossen.) Außerdem wurde vorgeschlagen zur Begebung an Privatunter-

nehmer mit Gewährung von Zinsgarantie und mit Uebernahme der Vorarbeiten auf die Staatscasse: 1) die Erbauung einer Eisenbahn von Heidelberg über Mosbach in der Richtung nach Würzburg; 2) die Erbauung von Bahnen von Offenburg durch das Kinzigthal nach Hausach (3½ M.), sowie von Villingen über Donaueschingen und Geisingen bis zu einem geigneten Punkte der Eisenbahn von Waldshut nach Constanz (wahrscheinlich unweit Singen), 6½ Meilen. (Zwischen Hausach und Villingen, 4½ Meilen, kommen Terrainschwierigkeiten vor, die keinen Eisenbahnbau zulässig erscheinen lassen.) Die Kammern genehmigten (26. März—29. April) sämmtliche Vorschläge der Regierung, verwarfen jedoch den in Betreff der Pforzheimer Bahn abgeschlossenen Vertrag mit Württemberg, so daß für jene Bahn der ältere Staatsvertrag mit Württemberg vom 4. Dec. 1850 aufrechterhalten wird. Das diese Eisenbahnen betreffende Gesetz erschien am 7. Mai 1858 und der erste Spatenstich an der Pforzheimer Bahn fand am 13. Juni d. J. statt. Die Kosten der neuen Staatsbahnbauten sind auf **19,935,515** Fl. berechnet, wovon **12,101,725** Fl. in den Jahren 1858—59 erforderlich sind. Die Bahn von Waldshut nach Constanz (Bauzeit 3 Jahre) soll **8,232,800** Fl. oder pr. Stunde nicht ganz **400,000** Fl. kosten, excl. **1,510,280** Fl. für Betriebsmittel; die Bahn von Durlach nach Mühlacker, welche einen **3000** Fuß langen Tunnel enthält, **5,544,820** Fl. excl. **645,540** Fl. für Betriebsmittel; der badische Antheil der Bahn von Waldshut nach Thurgi (zu vollenden bis 1. Mai 1860) **566,500** Fl.; die Verlegung des Kehler Bahnhofs (bis Herbst 1860) **1,042,250** Fl.; endlich die Rheinbrücke bei Kehl (zu vollenden in 3 Jahren) **1,600,000** Fl., wovon auf Baden **800,000** Fl. und außerdem für Befestigungsarbeiten **323,000** Fl. kommen. — Dem Vernehmen nach beabsichtigt die Regierung auch die Anlegung einer Zweigbahn von Basel durch das Thal der Wiese über Lörrach nach Schopfheim (gegen 3 Meilen).

4) Anlagecapital.

Die Anlagekosten bis Ende 1856 — Bau- und Betriebscapital — betrugen **41,873,904** Fl. rh. Hierbei ist jedoch das Anlagecapital der Mannheim-Friedrichsfelder Zweigbahn weggelassen, welches **264,190** Fl. beträgt. Auf die Meile der Hauptbahn kommen demnach ca. **913,700** Fl. oder **522,100** Thlr.

5) Frequenz und Einnahme.*)

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Pers. Fl.	Einnahme für Güter Fl.	Einnahme außerdem Fl.	Einnahme zusammen Fl.	Betriebs-Ausgabe Fl.	Ueberschuß Fl.
1840	63283	—	21007	—	2373	112158	81259	30899
1841	270457		88778					
1842	307692	—	97320	—	3113	100433	71774	28658
1843	790146	3924	323736	1224	9048	334008	175448	158560
1844	1452233	363712	771608	118561	17926	908095	387485	520610
1845	1837426	1341737	1071579	453776	26083	1551438	633728	917710
1846	2236667	2012605	1299607	701464	44510	2045581	955232	1090348
1847	2245729	2467418	1288236	791121	63136	2142493	1198457	944037
1848	2041276	1756393	1139242	585867	81653	1806762	1124156	682606
1849	1753647	1898786	938059	706651	71088	1715798	891860	823938
1850	1934050	2175591	1179288	743604	75810	1998702	876083	1122619
1851	1984487	2610569	1209546	865628	51228	2126402	867870	1258532
1852	2030667	3227006	1281369	1176082	51557	2509008	983956	1525052
1853	1684641	3900147	1363988	1333089	83203	2780280	1436095	1344185
1854	1568037	5021344	1464128	1688009	92202	3244339	1337524	1906815
1855	1646950	5202300	1499682	1694850	179648	3374180	1660654	1713526
1856	2073276	6342406	1760603	1882440	122973	3766016	1535168	2230848
1857	2320507	6931939	1797201	1887677	180816	3865694	—	—

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Gesammtausgaben 1843: **$52\frac{1}{2}$**, 1844: **$42\frac{2}{3}$**, 1845: **$40\frac{5}{6}$**, 1846: **$46\frac{7}{10}$**, 1847: fast **56**, 1848: **$62\frac{1}{5}$**, 1849: **52**, 1850: **$43\frac{5}{6}$**, 1851: **$40\frac{4}{5}$**, 1852: **$39\frac{1}{4}$**, 1853: **$51\frac{2}{3}$**, 1854: **$41\frac{1}{4}$**, 1855: **$49\frac{1}{4}$**, 1856: **$40\frac{4}{9}$** Procent.

Das Anlagecapital verzinste sich 1843 mit **$3\frac{1}{3}$**, 1844 mit **$4\frac{3}{5}$**, 1845 mit **$5\frac{1}{4}$**, 1846 mit **$4\frac{3}{5}$**, 1847 mit **$3\frac{4}{5}$**, 1848 mit noch nicht **$2\frac{1}{2}$**, 1849 mit **$2\frac{7}{10}$**, 1850 mit **$3\frac{3}{5}$**, 1851 mit beinahe **4**, 1852 mit **$4\frac{3}{4}$**, 1853 mit **$4\frac{1}{4}$**, 1854 mit **$5\frac{19}{20}$**, 1855 mit **$4\frac{4}{5}$**, 1856 mit **$5\frac{3}{10}$** Procent.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1856 waren vorhanden:

82 Locomotiven (4 mit 8, die andern mit 6 Rädern, alle mit Expansion versehen und 31 gekuppelt), nämlich 6 von Sharp & Roberts in Manchester, 9 von Stephenson in Newcastle, 4 von Norris in Philadelphia, 9 von Meyer in Mühlhausen, 37 von

*) Incl. Zweigbahn. Die Resultate für 1856 sind nach der „Deutschen Eisenbahn-Statistik für 1856" angegeben.

Emil Keßler in Karlsruhe, 16 von der Maschinenbau-Gesellschaft in Karlsruhe, 1 von Hardtmann und Lindt in Heidelberg;
264 Personenwagen mit 9331 Plätzen (die Stehwagen sind abgeschafft);
1107 Lastwagen (excl. 6 Arbeitswagen und 9 Schneepflüge) mit 122360 Ctr. Ladungsfähigkeit.

Die Gesammtzahl der Wagen ist daher 1371.

9. **Bayerische Ostbahnen** (Privatbahn).

1) **Länge und Bahnlinie.**

Die Ostbahnen bestehen aus folgenden 4 Bahnlinien: 1) von **Nürnberg** über Hersbruck, Sulzbach, Amberg, Schwandorf, Burglengenfeld, Regenstauf nach **Regensburg** (16 M.); 2) von **München** über Feldmoching, Schleißheim, Lohhof, Neufahrn, Freising, Langenbach, Moosburg, Bruckberg, Landshut, Essenbach, Neufahrn, Mallersdorf, Geiselhöring nach **Regensburg** (18 Meilen); 3) von der Amberg-Regensburger Bahn (**Schwandorf**) über Cham und Furth an die Landesgrenze gegen **Pilsen**, zum Anschluß an eine über Pilsen nach Prag führende Eisenbahn, 8½ Meilen (der Anschlußpunkt liegt zwischen Furth in Bayern und Tauß in Böhmen); 4) von **Geiselhöring** über Straubing, Straßkirchen, Plattling, Osterhofen, Vilshofen nach **Passau** zum Anschluß an eine von dort über Linz nach **Wien** führende Eisenbahn (12 Meilen). Gesammtlänge circa **55** Meilen.

2) **Beschreibung der Bahn.**

Das größte Bauwerk ist die Brücke über die Donau bei Regensburg, **2300** Fuß lang, 4 Strompfeiler, 16 Fluthbrückenpfeiler und 7 Widerlager und Widerlagspfeiler enthaltend. Die Hauptbrücke besteht aus 5 Oeffnungen zu 160 Fuß mit Eisenconstruction; die Fluthbrücke aus 20 Bogen à 50 Fuß.

3) **Geschichte.**

Am 19. März 1856 wurde ein Gesetz publicirt, das für das gedachte Unternehmen eine Zinsgarantie von **4½** Procent auf 35 Jahre gewährte. Am 12. April dess. J. wurde der Gesellschaft unter dem Namen „**Königl. privil. Actiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen**“ Concessien auf 99 Jahre ertheilt und zugleich die Satzungen oder Statuten bestätigt. Der Verwaltungsrath constituirte sich am

22. April d. J. Am 3. Nov. 1858 wurde die Strecke von München bis Landshut ($9\frac{1}{2}$ M.) für den Personentransport, am 15. Nov. für Güter eröffnet. Auch die Strecke von Nürnberg bis Hersbruck ($3\frac{3}{4}$ Meilen) soll demnächst eröffnet werden.

4) Anlagecapital.

Das Actiencapital beträgt **60** Mill. Fl. (in Actien von **200** Fl.), wovon nur **5** Mill. Fl. durch öffentliche Subscription in München, Nürnberg, Regensburg, Augsburg und Würzburg am 8. und 9. Mai d. J. gedeckt wurden, indem der Rest schon vorher gezeichnet war. (Die Baukosten sind auf **50** Mill. Fl. veranschlagt und zwar für die erste der oben genannten Bahnen auf **$16\frac{2}{3}$**, für die Bahn von München nach Regensburg auf **16**, für die Bahn von Straubing nach Passau auf **$10\frac{1}{3}$**, für die böhmische Anschlußbahn auf etwa **7** Mill. Fl.)

5) Verhältniß zum Staate.

Die Concession ist auf 99 Jahre, vom 12. April 1856 an, verliehen; nach Ablauf derselben sind alle aus der Concession entspringenden Rechte erloschen, jedoch verbleibt der Gesellschaft ihr gesammtes Eigenthum. Während der Concessionsdauer ist es Niemand gestattet, eine andere Eisenbahn zu errichten, welche dieselben Endpunkte verbindet, ohne Berührung neuer Zwischenpunkte, welche die Regierung für wichtig erachtet. Der Unterbau ist durchgehends für zwei Geleise herzustellen, doch darf die Gesellschaft so lange ein Geleise halten, als der einjährige Bruttoertrag die Summe von **60,000** Fl. pr. Stunde nicht erreicht. Binnen 7 Jahren vom Datum der Concession an sind sämmtliche Bahnen zu vollenden und in Betrieb zu setzen. Der Staat garantirt einen jährlichen Zinsertrag von **$4\frac{1}{2}$** Procent des gesammten Bau- und Einrichtungscapitals auf 35 Jahre, vom Tage der Eröffnung sämmtlicher Bahnen an, also längstens bis 12. April 1898. Uebersteigt die reine Bahnrente **$4\frac{1}{2}$** Procent, so ist die Hälfte des Mehrertrags zur Erstattung der vom Staate geleisteten Vorschüsse und deren Verzinsung (mit **$2\frac{1}{2}$** Procent) bis zu ihrer vollständigen Tilgung zu verwenden. Uebersteigt die reine Bahnrente **5** Procent und sind keine Leistungen des Staates mehr zu ersetzen, so erhält der Staat einen Theil des Ueberschusses und zwar

$\frac{1}{5}$ Procent, wenn die Rente **$5\frac{1}{5}$—$6\frac{1}{5}$** Procent beträgt,
$\frac{2}{5}$ " " " " **$6\frac{1}{5}$—7** " "
$\frac{1}{2}$ " " " " **7—8** " "

bei einer Rente von **8** oder mehr Procent aber die Hälfte des Mehrertrags über **6** Procent. Nach Ablauf der Garantiezeit ist der Staat berechtigt, die Eisenbahnen einzulösen. In diesem Falle bezahlt er den Werth des Actiencapitals nach dem Frankfurter Durchschnitts-Börsencurse in den letzten 10 Jahren, als Minimum aber das gesammte von der Regierung genehmigte Bau- und Einrichtungscapital sammt dem Reinertrage des Ablösungsjahres.

6) **Verfassung.**

Der Sitz der Direction und des Verwaltungsrathes muß an demselben Orte sein, welcher von dem letztern bestimmt wird. — Jährlich findet eine Generalversammlung der Actionaire statt, die erste spätestens ein Jahr nach Eröffnung des Betriebs der zuerst vollendeten Bahnlinie. Zur Theilnahme an den Generalversammlungen berechtigt der Besitz von mindestens **5** Actien, und zwar geben **5—10** Actien eine Stimme, **11—20** Actien 2 Stimmen, **21—30** Actien 3 Stimmen u. s. f., **91—100** Actien 10 Stimmen; von da an geben je 25 weitere Actien eine Stimme mehr bis zu einem Maximum von **30** Stimmen. — Der Verwaltungsrath besteht aus 18 Mitgliedern und 6 Ersatzmännern; die Regierung ernennt 6 Mitglieder, sowie deren Stellvertreter und Nachfolger, die Gesellschaft 12 Mitglieder und 6 Ersatzmänner; jährlich treten 6 gewählte Mitglieder und 3 Ersatzmänner aus. Die Direction, welche vom Verwaltungsrathe gewählt wird, besteht aus einem Director und der erforderlichen Zahl von Sectionschefs. — Während des Baues der 4 Haupt-Bahnlinien und bis zum Ablaufe des 6. Jahres nach Eröffnung des Betriebes auf denselben besteht der Verwaltungsrath aus 5 Mitgliedern, welche die Regierung ernennt, und den 9 Concessionairen (Fürst Maximilian Carl von Thurn und Taxis oder dessen Nachfolger, die königl. Bank in Nürnberg durch den königl. Bank-Consulenten, Dr. v. Hermann, Carl Frhr. v. Rothschild, Carl Frhr. v. Eichthal, Joseph v. Hirsch, Bischoffsheim in Antwerpen, Th. von Cramer-Klett, G. Neuffer in Regensburg). Nach Vollendung des Baues wählt eine Generalversammlung zwei fernere Mitglieder und zwei Ersatzmänner.

7) **Rentabilität.**

Alle Einzahlungen werden aus dem Baufonds mit **4½** Procent jährlich verzinst. — Das Rechnungsjahr schließt am 30. September.

Von dem der Gesellschaft zufallenden Antheil der Reineinnahme (nach Bezahlung der Zinsen mit $4\frac{1}{2}$ Procent) werden $\frac{9}{10}$ als Dividende unter die Actionaire, $\frac{1}{10}$ unter die Mitglieder des Verwaltungsrathes vertheilt. Zinsen und Dividenden verfallen nach 5 Jahren der Gesellschaftscasse.

8) **Reservefonds.**

Die Höhe desselben wird jeweilig mit der Staatsregierung vereinbart.

10. Königl. Bayerische Staatseisenbahnen.

1) Länge und Bahnlinie.

Die bayerischen Staatseisenbahnen, so weit sie gegenwärtig vollendet oder im Bau begriffen sind, zerfallen in folgende Abtheilungen:

a) **Ludwigs-Südnordbahn,** von der sächsischen Grenze bei Hof bis Lindau am Bodensee, über **76** Meilen lang. Diese Bahn geht von der **sächs. Grenze** über **Hof**, Oberkotzau, Schwarzenbach, Münchberg, Stambach, Marktschorgast, Neuenmarkt (von wo eine durch Privatmittel ins Leben gerufene Zweigbahn nach Baireuth geht), Untersteinach, Culmbach, Mainleus, Mainroth, Burgkunstadt, Hochstadt, Lichtenfels (von hier wird auf Staatskosten eine Zweigbahn nach Coburg gebaut), Staffelstein, Ebensfeld, Zapfendorf, Breitengüßbach, **Bamberg,** Hirschaid, Eggolsheim, Forchheim, Baiersdorf, Erlangen, Eltersdorf, Poppenreuth, Muggenhof (wo die Nürnberg-Fürther Bahn überschritten wird) nach **Nürnberg, 27** Meilen; — von da über Reichelsdorf, Schwabach, Roth, Georgsgemünd, Pleinfeld, Langlau, Gunzenhausen (von wo eine Zweigbahn nach Ansbach abgeht), Cronheim, Wassertrüdingen, Oettingen, Dürrenzimmern, Nördlingen, Möttingen, Haarburg, Donauwörth, Nordendorf, Meitingen, Gersthofen nach **Augsburg, 23** Meilen; — endlich von **Augsburg** über Inningen, Bobingen, Großaitingen, Schwabmünchen, Westererringen, Buchloe, Pforzen, Kaufbeuern, Bießenhofen, Ruderatshofen, Aitrang, Günzach, Wildpoldsried, Betzigau, Kempten, Waltenhofen, Oberndorf, Immenstadt, Oberstaufen, Harbatzhofen, Röthenbach, Hergatz, Stockenweiler, Schlachters, Oberreitnau nach **Lindau, 26** Meilen.

b) **Ludwigs-Westbahn**, von **Bamberg** über Staffelbach, Ebelsbach, Zeil, Haßfurt, Obertheres, Gädheim, Schonungen, Schweinfurt, **Würzburg**, Carlstadt, Gemünden, Lohr, **Aschaffenburg**, Klein-Ostheim bis zur kurhessischen Grenze bei Kahl in der Richtung auf **Hanau**, **27$\frac{9}{10}$** Meilen lang.

c) **Maximiliansbahn**, von der würtembergischen Grenze bei **Ulm** bis zur österreichischen Grenze bei **Salzburg**, **41$\frac{1}{2}$** Meilen. Diese Bahn geht von **Ulm** über Neu-Ulm, Nersingen, Leipheim, Unter-Günzburg, Offingen, Burgau, Gabelbach, Jettingen, Dinkelscherben, Mödenhofen, Gessertshausen, Westheim nach **Augsburg**, **11$\frac{2}{5}$** Meilen; — von **Augsburg** über Stierhof, Mering, Althegnenberg, Nanhofen, Maisach, Olching, Lochhausen, Pasing nach **München**, **8$\frac{1}{5}$** Meilen; — von **München** über Mittersendling, Großhessellohe, Deisenhofen, Sauerlach, Holzkirchen, Westerham, Bruckmühle, Aibling, Rosenheim, Stephanskirchen, Endorf, Prien, Bernau, Grabenstätt, Bachendorf, Traunstein, Lauter, Teisendorf, Freilassing bis Klesheim unweit **Salzburg**, **21** Meilen.

d) **Zweigbahn** der vorigen Bahn von Rosenheim über Raubling, Brannenburg, Fischbach, Ober-Audorf bis zur Grenze von Tyrol bei Kiefersfelden unweit Kufstein, **4$\frac{3}{10}$** Meilen.

Dies giebt zusammen über **149$\frac{3}{4}$** Meilen. Hiervon waren im Octbr. 1858 **137$\frac{4}{5}$** Meilen eröffnet, indem nur die Strecke von Rosenheim bis Klesheim unweit Salzburg, ca. 12 Meilen lang, noch nicht in Betrieb gesetzt ist.

Im Betriebe des Staats befinden sich ca. **139$\frac{3}{5}$** Meilen, indem zwar **3$\frac{3}{4}$** Meilen (von Hof bis zur sächs. Grenze, über 1$\frac{1}{2}$ Meile, und von Aschaffenburg bis zur hess. Grenze, 2$\frac{1}{4}$ M.) an fremde Verwaltungen verpachtet, dagegen von der Staatsverwaltung 5$\frac{2}{3}$ Meilen Privatbahnen (Pasing-Starnberg und Neuenmarkt-Baireuth) pachtweise in Betrieb genommen sind.

2) Beschreibung der Bahn.

Die ganze Bahn hat, mit Ausnahme von **4$\frac{2}{5}$** Meilen (München-Pasing, Neuenmarkt-Marktschorgast, Würzburg-Rottendorf und Laufach-Heigenbrücken), nur ein Geleise. Die Schienen haben sechserlei Profile: 1) starkköpfige Stuhlschienen ohne Lappen mit Winkellaschen, 20 Zollpfd. pr. Fuß, auf ca. 61 Meilen (wor. die ganze Westbahn und der dritte Theil der Südnordbahn); 2) breitbasige Schienen ohne Lappen mit ein-

fachen Laschen, 21 Zollpfd. schwer, auf ca. 33½ Meilen (wor. etwa zwei Drittel der Maximiliansbahn und über ein Fünftel der Südnordbahn); 3) Doppel-T- oder Stuhlschienen mit verstärkten Lappen, 14 Zollpfd. schwer, auf 37 Meilen (worunter drei Achtel der Südnordbahn und die ganze Zweigbahn nach Baireuth); 4) und 5) Doppel-T-Schienen mit und ohne Lappen, 16⅓ Zollpfd. schwer, auf 11⅔ Meilen (noch nicht der zehnte Theil der Südnordbahn und fast die ganze Bahn nach Starnberg); 6) einfache Stuhlschienen ohne Lappen zu 14½ Pfund pr. Fuß auf 8⅓ Meilen (fast gänzlich der Maximiliansbahn angehörig). Dieselben ruhen größtentheils auf gußeisernen Stühlen, die theils auf Steinwürfeln, theils auf Querschwellen von Föhren-, Eichen-, Fichten- oder Tannenholz befestigt sind. Von den letzteren ist etwa der vierte Theil imprägnirt. Im Uebrigen ist Folgendes über die einzelnen Bahnstrecken zu bemerken.

a) **Ludwigs-Südnordbahn,** von Augsburg bis zur sächs. Grenze. Der tiefste Punkt der Bahn liegt bei Bamberg, **540** Fuß unter dem Nullpunkt des Donaupegels zu Donauwörth, der höchste Punkt zwischen Culmbach und Hof, im Fichtelgebirge, **703½** Fuß über jenem Nullpunkt, so daß zwischen diesen beiden Punkten eine Höhendifferenz von **1243½** Fuß stattfindet. Die Wasserscheide zwischen Main und Saale wird mittelst einer **18,462** Fuß langen schiefen Ebene zwischen Neuenmarkt und Marktschorgast erstiegen, deren Steigung **1** auf **40** beträgt. — Der Bahndamm ist bis Hof nur **15½** Fuß, von Hof bis zur sächsischen Grenze **27½** Fuß breit. — Die Strecke von Neuenmarkt bis zur Grenze, über **8** Meilen, ist nach dem amerikanischen System, die übrigen **42** Meilen nach englischem System gebaut*). — Die Erdarbeiten sind an vielen Stellen sehr bedeutend. Die Dämme erreichen eine Höhe von 70, die Einschnitte eine Tiefe von **57** Fuß. Auch die Kunstarbeiten sind sehr beträchtlich; von Augsburg bis zur Grenze kommen **2** Tunnels (einer bei Donauwörth, **450** Fuß lang, und einer durch den Burgberg bei Erlangen, **1015** Fuß lang) und 843 Brücken und Durchlässe vor. Die größten Viaducte und Brücken sind: über die Wertach bei Augsburg, über die Donau bei Donauwörth, über den Main bei Hochstadt, die Brücken unter der schiefen Ebene, die Viaducte über das Saalthal bei Moschendorf und Unterkotzau (der letztere ist 86

*) Das erstere läßt viel stärkere Krümmungen und Steigungen zu, als das letztere, erheischt aber auch ganz anders construirte Locomotiven.

Fuß hoch). — Die Zahl der Wegübergänge im Niveau der Bahn beträgt 445, die der Bahnhöfe und Anhaltepunkte 36.

b) **Von Augsburg bis Lindau.** Der höchste Punkt der Bahn zwischen Günzach und Aitrang liegt **1437** Fuß über dem obengedachten Nullpunkte, der tiefste bei Lindau nur **2** Fuß über dem Nullpunkte. Zwischen dem höchsten und tiefsten Punkte der ganzen Südnordbahn findet daher eine Höhendifferenz von fast **2000** Fuß statt. Die größte Steigung zwischen Augsburg und Lindau ist **1** auf **100**. Der größte Theil dieser Strecke, nämlich **17¾** Meilen von Kaufbeuern bis Lindau, ist nach amerikanischem System gebaut. — Die Erdarbeiten waren noch weit bedeutender als auf der nördlichen Strecke. Der größte Damm der Südnordbahn und vielleicht der größte Eisenbahndamm in der Welt ist der über den Reutershofer Tobel, **180** Fuß hoch, **1750** Fuß lang und an der Krone **35** Fuß breit; er hat etwa **90** Millionen Cubikfuß Erde erfordert. Ein anderer Damm in der Nähe ist **87**, ein dritter **75** Fuß hoch. Bemerkenswerth ist auch der massive Damm durch den Bodensee bei Lindau, **1900** Fuß lang, **32** Fuß breit, **15** Fuß über dem Nullpunkte hoch. —Die Kunstarbeiten bestehen in einem Tunnel — bei Staufen, **418½** Fuß lang — und 459 Brücken, Durchlässen u. s. w. Die bedeutendsten Brücken sind: über die Iller bei Kempten, **115** Fuß hoch, **500** Fuß lang; über die Wertach bei Kaufbeuern, **40** Fuß hoch; ein Viaduct bei Staufen, **70** Fuß hoch, **600** Fuß lang; eine Brücke über das Laiblachthal bei Muthen, **95** Fuß hoch und **555** Fuß lang; zwei Durchfahrten unter Dämmen von **87** und **57** Fuß Höhe. — Zwischen Lindau und Donauwörth kommen **342** Wegübergänge vor, worunter 9 unter und 3 über der Bahn.

c) **Von Augsburg bis München.** Die größte Steigung ist **1** auf **300**. Augsburg ist der tiefste und der Hattenhofer Berg der höchste Punkt des Bahnterrains; der Höhenunterschied beträgt jedoch nur **206** Fuß. An vier Stellen, welche fast die halbe Bahnlänge einnehmen, besteht das Terrain aus Sümpfen oder sogenannten Moosen, von denen das Haspelmoos bei Hattenhofen das bedeutendste ist. Außerdem sind die Kunstarbeiten von keiner Erheblichkeit. Unter den 63 Brücken und Durchlässen ist die **325** Fuß lange hölzerne Brücke über den Lech die bedeutendste.

d) **Von Augsburg bis Ulm.** Die bedeutendsten Bauobjecte sind: ein **2500** Fuß langer, **94** Fuß tiefer Einschnitt bei Gabelbachgereuth, mehrere Correctionen der Donau behufs der Führung des Bahndam-

mes im vormaligen Flußbette; die Führung der Eisenbahn durch die Festungswerke bei Neu-Ulm mittels einer **175** Fuß langen Grabenbrücke, und eines **140** Fuß langen, **14¾** Fuß weiten Tunnels durch den Hauptwall. Die höchsten Dämme dieser Strecke sind: **60** Fuß hoch, **2300** Fuß lang; **55** Fuß hoch, **6010** Fuß lang.

e) **Ludwigs-Westbahn.** Diese Strecke enthält zwei Tunnels (von denen der durch den Schwarzkopf im Spessart **3172** Fuß lang und **26** Fuß weit ist); einen Damm von **104** Fuß Höhe und **1821** Fuß Länge; tiefe Einschnitte im faulen Berge bei Würzburg, **87** Fuß tief und **3400** Fuß lang, und in der Stockighöhe bei Bergtheim, **74** Fuß tief und **2400** Fuß lang; eine schiefe Ebene zwischen Würzburg und Rottendorf, mit einer Steigung von **1** auf **50**, über eine Meile lang; eine steinerne Brücke über die Sinn und Saale bei Gmünden mit 7 Bogen von je 70 Fuß Spannweite.

f) **Von München bis Rosenheim.** Das bedeutendste Bauwerk ist eine eiserne Brücke über die Isar bei Großhesselohe, nach einem neuen System des Directors v. Pauli, mit **4** Oeffnungen, wovon 2 von je **100**, 2 von je **200** Fuß Weite, und einer Höhe von **106** Füß über dem Wasserspiegel.

3) Geschichte.

Die Bahn von Nürnberg bis an die sächs. Grenze sollte anfänglich durch eine Actiengesellschaft ausgeführt werden. Am 11. Februar 1836 wurde die Bildung derselben von der Regierung genehmigt, bis zum Dec. 1836 die Vorarbeiten beendigt und am 12. Oct. 1837 die Erlaubniß zur Eröffnung einer Actiensubscription ertheilt, die am 7. Dec. d. J. stattfand. Am 2. und 3. März 1838 publicirte die Regierung die nähern Concessionsbedingungen und bestätigte im December dess. J. die Statuten, welche am 26. April 1839 publicirt wurden. Als sich aber die Ausführung des Baues in die Länge zog und die Generalversammlung am 30. Sept. 1840 beschlossen hatte, der Regierung zu erklären, daß die Gesellschaft sich nicht im Stande befinde, die Bahn von Bamberg bis an die sächs. Grenze zu bauen, dagegen die Regierung um Erlaubniß zum Bau in der Richtung gegen Coburg bitte, beschloß der König, die ertheilte Concession für erloschen zu erklären (19. Nov. 1840) und den Bau auf Staatskosten ausführen zu lassen. Am 14. Jan. 1841 wurde zwischen der königl. bayerischen, der königl. sächsischen und der sachsen-altenburgischen Regierung ein Staatsvertrag über die binnen

6 Jahren zu vollendende Herstellung einer directen Eisenbahnverbindung zwischen Nürnberg und Leipzig abgeschlossen. Der Beginn der Arbeiten auf beiden Bahnen wurde auf den 1. Juli 1841 festgesetzt. Durch königl. Entschließung vom 9. Februar 1843 wurde für die Erbauung einer Eisenbahn von Augsburg über Nürnberg bis zur nördlichen Reichsgrenze bei Hof die Summe von 33 Mill. Fl. als Maximum bestimmt. Am 25. August 1843 genehmigte der König das Gesetz über den Bau einer Eisenbahn von der Reichsgrenze bei Hof bis Lindau am Bodensee, in welchem der Gesammtaufwand auf 51½ Mill. Fl. festgesetzt war.

Die Bahn von Augsburg nach München war durch eine am 18. Juni 1836 und 3. Juli 1837 concessionirte Actiengesellschaft ausgeführt und am 4. Oct. 1840 eröffnet worden, ging aber am 1. Octbr. 1844 durch Kauf in das Eigenthum des Staats über. Die Regierung kaufte sämmtliche Actien mit 3 Mill. Fl. an sich, übernahm auch die beiden Anlehen mit 1,200,000 Fl. und zahlte außerdem den Actionairen eine besondere Vergütung von 200,000 Fl. Für den weitern Ausbau dieser Bahn bewilligten die Stände 2 Mill. Fl.

Im Jahre 1846 (am 23. Mai) kam ein Gesetz zu Stande, nach welchem eine Staatsbahn von Bamberg über Würzburg und Aschaffenburg bis an die Reichsgrenze mit einem Aufwande von 29 Mill. Fl. erbaut werden sollte, sowie gleichzeitig ein Gesetz über die Zweigbahn von Lichtenfels bis zur Grenze bei Coburg, für welche 1½ Mill. Fl. bestimmt wurden.

Ueber die Bahn von Augsburg nach Ulm wurde am 25. April 1850 ein Vertrag mit Württemberg, über die Bahnen nach Salzburg und Kufstein am 19. Juli 1851 ein Vertrag mit Oesterreich abgeschlossen. Nach dem letzteren sollten die Bahnlinien zwischen München und Salzburg, sowie zwischen Rosenheim und Kufstein bis zum 1. März 1856 vollständig vollendet sein. Für die Bahn nach Ulm war das Baucapital zu 8 Mill. Fl. angenommen, für die Bahn nach Salzburg und Kufstein zu 16,900,000 Fl. Die Ausführung des Vertrags mit Oesterreich ist jedoch wegen der außerordentlichen Terrainschwierigkeiten auf österreichischem Gebiete (zwischen Salzburg und Bruck a. d. Mur) in Folge der österreichischen Erklärung vom 12. Mai 1854 sistirt worden. Am 21. April 1856 wurde zu München ein neuer Vertrag zwischen beiden Regierungen abgeschlossen, nach welchem sich Oesterreich zur Herstellung einer Bahn von Salzburg über Linz nach Wien binnen 5 Jahren, Bayern aber zur Vollendung der Bahn von

München über Rosenheim bis Kiefersfelden unweit Kufstein bis zum 1. Oct. 1858 und der Bahn von Rosenheim bis Salzburg binnen 5 Jahren verbindlich machte. Gleichzeitig beschlossen die bayerischen Stände den Ausbau der Salzburger Bahn durch den Staat und bewilligten für die Strecke bis Rosenheim **12,200,000** Fl., später für den Fortbau bis Salzburg **9,700,000** Fl.

In Betreff der Bahn von Lichtenfels nach Coburg zum Anschluß an die Werrabahn wurde am 7. Febr. 1857 ein Vertrag mit der Werra-Eisenbahngesellschaft abgeschlossen, nach welchem diese Bahn auf Kosten der bayerischen Regierung (jedoch von Coburg bis zur Grenze durch die gedachte Gesellschaft) ausgeführt, aber gegen ein Pachtgeld von 4 Proc. an diese Gesellschaft auf 40 Jahre verpachtet werden soll.

Die Eröffnung der bayerischen Staatsbahnen erfolgte in nachstehenden Abschnitten:

1839. 1. Sept. von München bis Lochhausen;
" 27. Oct. von Lochhausen bis Olching;
" 7. Dec. von Olching bis Maisach;
1840. 4. Oct. von Maisach bis Augsburg;
1844. 25. August von Nürnberg bis Bamberg;
" 20. Nov. von Oberhausen bei Augsburg bis Donauwörth;
1846. 15. Febr. von Bamberg bis Lichtenfels;
" 28. Mai von Oberhausen bis Augsburg;
" 15. Oct. von Lichtenfels bis Neuenmarkt;
1847. 25. Aug. von Augsburg bis Kaufbeuern;
1848. 1. Nov. von Neuenmarkt bis Hof;
" 20. Nov. von Hof bis zur sächs. Grenze;
1849. 1. April von Nürnberg bis Schwabach;
" 15. Mai von Donauwörth bis Oettingen;
" 20. Aug. von Oettingen bis Gunzenhausen;
" 30. Sept. von Gunzenhausen bis Schwabach;
1852. 1. April von Kaufbeuern bis Kempten;
" 1. Aug. von Bamberg bis Haßfurt;
" 3. Nov. von Haßfurt bis Schweinfurt;
1853. 1. Mai von Kempten bis Immenstadt;
" 1. Sept. von Immenstadt bis Oberstaufen;
" 26. Sept. von Augsburg bis Dinkelscherben und von Burgau bis Neu-Ulm;
" 12. Oct. von Oberstaufen bis Lindau;

1854. 1. Mai von Dinkelscherben bis Burgau;
" 1. Juni von Ulm bis Neu-Ulm;
" 21. Juni von Aschaffenburg bis zur kurhessischen Grenze;
" 24. Juni von München bis Großhesselohe;
" 1. Juli von Schweinfurt bis Würzburg;
" 1. Oct. von Würzburg bis Aschaffenburg;
1857. 1. Nov. von Großhesselohe bis Rosenheim;
1858. 5. Aug. von Rosenheim bis Kiefersfelden.

4) Anlagecapital.

Bis 1. Oct. 1857 waren verausgabt: **96,309,565** Fl. oder pr. Meile **770,722** Fl. (**440,412** Thlr.). Hiervon treffen
die Ludwigs-Südnordbahn **57,306,722** Fl. oder pr. M. **753,540** Fl.;
die Ludwigs-Westbahn **23,942,713** " " " " **849,854** ";
die Maximiliansbahn **15,060,130** " " " " **766,419** "

5) Frequenz und Einnahme.

Die folgenden, den officiellen Betriebsnachweisungen entnommenen Angaben betreffen je ein Rechnungsjahr vom 1. October bis zum 30. September.

Jahr	Personen	Centner	Einnahme				Ausgaben Fl.	Ueberschuß Fl.
			für Personen Fl.	für Güter *) Fl	außerdem Fl.	zusammen Fl.		
1844-45	664356	280915	4000[illegible]1	115725	—	—	—	—
1845-46	837745	725950	511745	176269	—	—	—	—
1846-47	864397	1209086	558487	270266	—	—	—	—
1847-48	915462	1268158	625851	289240	—	—	—	—
1848-49	1061331	1858668	708454	445701	—	—	—	—
1849-50	1248342	2590238	1064524	1044186	—	—	—	—
1850-51	1398270	3417574	1264238	1268404	—	—	—	—
1851-52	1509519	4621994	1298246	1698416	254776	3251438	2049654	1201784
1852-53	1825462	5594245	1502571	1969387	415073	3887031	2386809	1500222
1853-54	2108295	8006374	1917221	2622888	830964	5371073	3635402	1735671
1854-55	2368838	9049611	2345072	3511811	828827	6685710	4685244	2000466
1855-56	25469[illegible]0	12333459	2555765	4200640	681801	7438206	3983445	3454761
1856-57	2789377	14304956	2687001	5021636	723010	8431645	4430336	4001309

Die Ausgabe betrug 1849—1850: **76⅓**, 1850—51: **58½**,

*) incl. Gepäck, Equipagen und Vieh.

1851—52: **61**, 1852—53: **60**, 1853—54: **57**$\frac{4}{5}$, 1854—55: **62**, 1855—56: **49**$\frac{1}{5}$, 1856—57: **45**$\frac{1}{5}$ Procent der Brutto-Einnahme.

Das Anlagecapital hat sich im Jahre 1850 mit **1**$\frac{1}{2}$, 1851—52 mit **2**$\frac{1}{2}$ Procent, 1852—53 mit **3** Procent, 1853—54 gleichfalls mit ca. 3 Procent, 1854—55 nur mit **2**$\frac{3}{5}$ Procent, 1855—56 aber mit **3**$\frac{2}{3}$, 1856—57 mit **4**$\frac{4}{9}$ Procent verzinst.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

187 Locomotiven, sämmtlich mit Expansion versehen, wovon 145 von Maffei in München, 21 von Keßler in Carlsruhe, 13 von Hartmann in Chemnitz, 8 von Meyer in Mühlhausen;
170 Tender;
474 Personenwagen mit 16556 Sitzplätzen;
143 Gepäck-, 25 Pferde-, 35 Bahnpostwagen;
2914 Güter- und Materialtransportwagen mit 312560 Centner Ladungsfähigkeit.

Hierzu kommen noch 27 Schneepflüge, 47 Draisinen und 188 Trollwagen.

Die auf Kosten der Stadt Baireuth hergestellte und seit 28. Nov. 1853 eröffnete Zweigbahn von Neuenmarkt nach Baireuth (über Trebgast und Harsdorf) ist 2$\frac{1}{5}$ Meilen lang, hat etwa **1,100,000** Fl. gekostet und ist vom Staate für ein Pachtgeld von **55,000** Fl. gepachtet, unter der Bedingung, daß sie in 50 Jahren in das freie Eigenthum des Staates übergeht.

---

11. Bergisch-Märkische Eisenbahn
(Privatbahn unter Staatsverwaltung).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **36,766** preußische Ruthen oder über **18**$\frac{1}{2}$ Meilen. Die Hauptbahn, **11**$\frac{1}{4}$ M. lang, geht von **Düsseldorf** über die Stationen und Haltestellen Gerresheim, Erkrath, Hochdahl, Haan, Vohwinkel, **Elberfeld**, Barmen, Rittershausen, Schwelm, Milspe, Gevels-

berg, Haspe, Hagen, Herdecke, Wetter, Witten, Annen, Barop nach **Dortmund** und mündet hier in die Cöln-Mindener Eisenbahn.

Bei Dortmund (**680** Ruthen vor dem dasigen Bahnhofe) geht eine Zweigbahn ab, die **14253** Ruthen oder **7¼** Meilen lang ist und über Hörde, Aplerbeck, Unna, Werl nach **Soest** geht, wo sie in die k. preuß. westphälische Staatsbahn mündet. — Im Bau begriffen ist eine andere Zweigbahn von Herdecke bei Hagen über Limburg und Altena nach **Siegen** (genannt Ruhr-Sieg-Bahn). Diese Bahn wird über **14½** Meilen lang und erhält folgende Zwischenstationen: Limburg, Letmathe bei Iserlohn, Altena, Werdohl, Plettenberg, Finnentrop, Grevenbrück, Altenhundem, Welschenennest, Creuzthal. — Beschlossen und gesichert ist endlich eine Eisenbahnverbindung von Witten und Dortmund über Bochum, Steele, Essen und Mülheim einerseits nach Oberhausen, andererseits über Duisburg bis zum Rhein (s. unten).

Der Bahnhof bei Elberfeld befindet sich auf dem Döppersberge und ist mit dem dortigen Bahnhofe der früheren Düsseldorf-Elberfelder Bahn (in der Steinbeck), auf welchem jetzt der Güterverkehr concentrirt ist, durch eine **246** Ruthen lange Verbindungsbahn verbunden.

2) Beschreibung der Bahn.

a) Hauptbahn (von Elberfeld bis Dortmund).

Die Bahn hatte bisher nur ein Geleise, doch war auf der größern Hälfte (9021 Ruthen oder 4½ Meilen) der Unterbau in der für Doppelgeleis nöthigen Breite ausgeführt. Auf den Strecken von Elberfeld bis Schwelm (über 1½ M.) und von Witten bis Dortmund (3⅕ M.) ist kürzlich ein zweites Geleis gelegt worden; zwischen Hagen und Witten ist dasselbe in der Ausführung begriffen.

Das Terrain ist großentheils sehr uneben, ja bergig. Die größte Steigung ist **1** auf **85** und kommt dreimal auf zusammen **520** Ruthen vor; die Steigung **1** auf **95** kommt auf **476** Ruthen, die **1** auf **100** siebenmal auf zusammen fast **2** Meilen vor. Von Elberfeld aus sind **4826** Ruthen steigend, **8431** Ruthen fallend, **2207** Ruthen horizontal, und zwar beträgt das Steigen im Ganzen **362**, der Fall **604** Fuß. Die geraden Linien betragen zusammen **8293** (die größte derselben 1135), die Krümmungen **7171** Ruthen.

Die Erdarbeiten waren sehr bedeutend (zusammen wurden etwa 1 Mill. Schachtruthen Erde bewegt). Der größte Einschnitt ist der bei Martfeld zwischen der Ruhr und Wupper, **84** Fuß tief und **570** Ru-

then lang, der größte Damm der über das Thal der Ennepe, **116** Fuß hoch und **130** Ruthen lang. Die Kunstarbeiten bestehen in **146** Brücken und Canälen. Das größte Bauwerk auf der ganzen Bahn ist die Ruhrbrücke bei Wetter, bestehend aus einer **488** Fuß langen Strom- und einer **302** Fuß langen Fluthbrücke. Der Viaduct über die Wupper bei Elberfeld ist **370** Fuß lang und **65** Fuß hoch.

Der Oberbau besteht in der Hauptsache aus Schienen mit plattem Fuße und Hakennägeln, welche pr. Fuß 20⅔ Pfd. wiegen und auf halbrunden Schwellen von Eichenholz, die **8** Fuß lang, **12—13** Zoll breit und **6** Zoll hoch sind, ruhen.

b) Zweigbahn von Dortmund bis Soest.

Die Bahn hat nur ein Geleise. Die größte Steigung beträgt **1** auf **200**. Das Steigen beträgt im Ganzen **376⅓**, das Fallen **317** Fuß. Die Erdbewegung betrug **344,000** Schachtruthen; die Kunstarbeiten bestehen in 155 Brücken und 17 Canälen. Die Schienen sind breitbasig und wiegen pr. Fuß 22 Pfund.

c) Ruhr-Sieg-Bahn.

Die zu bewegende Bodenmasse (meist Felsen) ist zu **811,073** Schachtruthen berechnet. Horizontal sind **5152**, steigend **17,172**, fallend **6323** Ruthen. Der Endpunkt liegt **438⅔**, der höchste Punkt **980½** Fuß über dem Bahnhofe Herdecke. Die Bahn enthält 9 Tunnels, zusammen **1051¾** Ruthen lang (die größten von 185, 200 und 240 R.), 30 größere Brücken (30—240 Fuß lichte Weite, wovon 16 über den Lennefluß) und 249 Durchlässe und kleinere Brücken.

3) Geschichte.

Nachdem sich die 1835 gebildete, am 30. Juli 1836 constituirte Elberfeld-Wittener Eisenbahngesellschaft aufgelöst hatte, wurde am 14. Juli 1843 die Bildung der in Rede stehenden Actiengesellschaft zur Ausführung einer Bahn von Elberfeld nach Dortmund gestattet, die am 18. und 19. Oct. d. J. ihre erste Generalversammlung hielt. Vorläufige Concession 8. März 1844. Statut bestätigt 12. Juli 1844. Beginn des Baues unter Leitung des Oberingenieurs **Märtens** im Herbst 1844. Die Direction trat in Wirksamkeit 5. April 1845. Am 9. October 1847 wurde die Strecke von Elberfeld bis Schwelm, 1½ Meile lang, am 29. Dec. 1848 die ganze Bahn von Elberfeld bis Dortmund (jedoch nur für Güter, für Personen erst am 9. März 1849) eröffnet.

In Gemäßheit eines am 23. Aug. 1850 abgeschlossenen Vertrags ist die Verwaltung der Bahn seit dem 15. Oct. 1850 an den Staat übergegangen. In der Generalversammlung am 21. Mai 1853 wurde die Ausführung der bereits am 3. Juni 1852 vorläufig concessionirten, 7 Meilen langen Bahn von **Dortmund** über Hörde, Unna und Werl nach **Soest** (an der westphälischen Staatsbahn) einstimmig beschlossen. Die definitive Concession zu derselben wurde am 6. Juli 1853 ertheilt. Im September 1853 begann der Bau dieser Bahn und am 9. Juli 1855 wurde sie in Betrieb gesetzt.

Die außerordentliche Generalversammlung am 5. Januar 1856 beschloß eine doppelte Ausdehnung des Unternehmens: 1) auf eine Bahn von Hagen nach Siegen (Ruhr-Sieg-Bahn); 2) auf eine Eisenbahnverbindung von Witten und Dortmund über Bochum nach Oberhausen und Mülheim. Die Generalversammlung am 2. April 1856 beschloß aber, die letztere Bahn von Mülheim über Duisburg an den Rhein zu verlängern. Für die Ruhr-Sieg-Bahn bewilligten Regierung und Kammern die erbetene Zinsgarantie (Gesetz vom 30. April 1856). Die Concession zu derselben wurde am 13. Octbr. 1856 ertheilt, nachdem schon vorher (Ende Sept.) der Bau der Bahn an einem Tunnel bei Altena begonnen hatte. Im Jahre 1858 sollen noch $2\frac{3}{4}$ M. bis Letmathe, bis Ende 1859 die Section Letmathe-Altena und bis Ende 1860 der übrige Theil der Bahn vollendet werden. Für die Bahn von Dortmund und Witten über Bochum, Steele, Essen und Mülheim a. d. Ruhr einerseits nach Duisburg und zum Rhein, andrerseits nach Oberhausen wurde erst am 24. Aug. 1857 die königl. Genehmigung ertheilt, die Concession am 21. Juni 1858.

Am 29. September 1856 wurde von der die bergisch-märkische Eisenbahngesellschaft vertretenden königl. Eisenbahndirection ein Vertrag mit dem Verwaltungsrath der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahngesellschaft abgeschlossen, nach welchem die erstere Gesellschaft das gesammte Vermögen der letztern übernimmt und als Entschädigung für je 3 Actien der Düsseldorf-Elberfelder Gesellschaft 5 Actien der bergisch-märkischen ausgiebt. Diese Umwechselung sollte binnen Jahresfrist nach Genehmigung dieses Vertrages durch die beiderseitigen Generalversammlungen und erfolgter landesherrl. Bestätigung desselben stattfinden. Zum Zweck dieses Austausches wird das Stammactiencapital der bergisch-märkischen Eisenbahngesellschaft um **1,713,000** Thlr. in 17,130 Actien à **100** Thlr. vermehrt. Dem Staat wird der Zutritt zu diesem Vertrage hinsichtlich

der ihm zustehenden 1 Mill. Thlr. Stammactien bis zum 1. Juli 1857 vorbehalten. Erfolgt der Zutritt, so wird auch bei Berechnung der Dividende für die eine Million Thlr. Staatsactien der Ertrag beider Bahnen als ein Ganzes betrachtet, dabei aber den neu zu creirenden Stammactien bis zur Höhe von 3½ Procent Dividende ein gleiches Vorzugsrecht vor jenen Staatsactien zugesichert, als den ursprünglichen 3 Mill. Thlr. Privatactien bisher statutenmäßig gebührte. Tritt der Staat nicht bei, so nimmt er an Gewinn und Verlust aus diesem Vertrag keinen Antheil. Die bergisch-märkische Gesellschaft verpflichtet sich, die (jetzt 7 betragende) Zahl der Mitglieder der Deputation, welche die Interessen der Actionaire zu vertreten hat, um 2 Mitglieder und 2 Stellvertreter zu erhöhen, von denen wenigstens je einer im Kreise Düsseldorf wohnen muß. — Eine zur Beschlußfassung über diesen Vertrag ausgeschriebene Generalversammlung am 18. Oct. 1856 war nicht beschlußfähig, aber in der Generalversammlung am 10. Jan. 1857 wurde der gedachte Vertrag einstimmig angenommen.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: a) **4,000,000** Thlr. in Actien Lit. A. zu **100** Thlr.; der Staat hat dazu den 4ten Theil hergegeben und steht dafür 30 Jahre lang (von der vollständigen Eröffnung der Bahn von Elberfeld nach Dortmund an) mit den Zinsen den Privatactionairen so lange nach, bis diese 3½ Procent erhalten haben; doch hört dieser den Privatactionairen eingeräumte Vorzug sofort auf, wenn nach Ablauf der ersten 10 Jahre nach vollständiger Eröffnung der Bahn sich in jedem von 5 auf einander folgenden Jahren ein Reinertrag von 4 oder mehr Procent für das gesammte Actiencapital ergeben sollte. Nach Ablauf der ersten 10 Jahre nach vollständiger Eröffnung der Bahn bleibt der Gesellschaft vorbehalten, Beschluß darüber zu fassen, ob dem Staate das Staatsactiencapital von einer Million Thlr. zu erstatten sei; doch kann diese Zurückerstattung nur mit Ablauf des 15. oder 30. Betriebsjahres stattfinden. Hierzu kann die Gesellschaft dasjenige verwenden, was über 4 Procent von 4 Mill. Thlr. (bis zum Belauf eines Procents) aufkommt.

b) **500,000** Thlr. in Stammactien Lit. B. à **100** Thlr. für den Bau der Dortmund-Soester Strecke. Bei diesen Actien hat sich der Staat das Recht vorbehalten, jährlich bis 1 Procent des Capitals zur Amortisation durch Verloosung zu verwenden und dadurch die Bahn zu erwerben. Die Dividende der Stammactien Lit. B. soll bis zu 3½

Procent nie geringer sein können, als die der Actien Lit. A. Sind aus dem Nettoertrage der Dortmund-Soester Bahn Zinsen und Amortisation der Prioritätsactien, sowie 4 Procent Dividende entnommen, so wird ein weiterer Ueberschuß zur Hälfte auf eine weitere Amortisation der Prioritätsactien verwandt, zur Hälfte unter sämmtliche Stammactien gleich vertheilt.

c) Zum Zweck der Uebernahme der Düsseldorf-Elberfelder Bahn ist das bisherige Actiencapital um weitere **1,713,000** Thlr. vermehrt worden. Diese Erhöhung wurde am 9. Juni 1857 genehmigt und das concessionirte Actiencapital stieg dadurch auf **6,213,000** Thlr. Nach Beschluß der außerordentlichen Generalversammlung vom 27. Mai 1858 (genehmigt durch Cabinetsordre vom 21. Juni 1858) soll das Anlagecapital der Eisenbahn von Witten und Dortmund nach Duisburg und Oberhausen durch Emission von neuen Stammactien Lit. A. im Betrage von **5** oder — wenn die Gesellschaftsdeputation dies für nothwendig halten sollte — **6** Mill. Thlr. beschafft werden. Demnach beträgt das ganze concessionirte Actiencapital **11,213,000** Thlr.

2) Prioritätsanleihen (in Actien zu **100** Thlr.):

a) erste Serie **1,100,000** Thaler zu **5** Procent, und zwar **800,000** Thlr. nach dem Beschlusse vom 11. August 1848 und dem Privilegium vom 2. October 1848, und **300,000** Thlr. nach den Beschlüssen vom 3. Mai und 18. Juni 1849 und dem Privilegium vom 28. Juli 1849 (zur Amortisation werden vom 2. Januar 1855 an jährlich **11,000** Thlr. verwandt);

b) zweite Serie, erste Emission **1,300,000** Thlr. zu **5** Procent (mit 1 Procent Amortisation von 1855 an) nach den Beschlüssen vom 11. October und 29. Nov. 1849 und dem Privilegium vom 11. März 1850;

c) zweite Serie, zweite Emission **1,000,000** Thlr. zu **5** Procent (mit 1 Procent Amortisation von 1860 an) nach dem Beschluß vom 23 Juni 1855 und dem Privilegium vom 5. Sept. 1855;

d) (für die Dortmund-Soester Strecke) **1,350,000** Thlr. zu **4** Procent (mit ½ Procent Amortisation von 1860 an) nach dem Privilegium vom 6. Juli 1853;

e) (für die Dortmund-Soester Strecke, zweite Serie) **1,270,000** Thlr. zu 4½ Procent (mit ½ Procent Amortisation v. 1861 an) nach dem Beschluß vom 2. April 1856 und dem Privilegium v. 23. März 1857;

f) dritte Serie (für die Ruhr-Sieg-Bahn) **12,250,000** Thlr. zu

3½ Procent, mit ½ Procent Amortisation. (Privilegium vom 20. Oct. 1856. Zinstermine 2. Januar und 1. Juli.) Der Staat garantirt davon 3¼ Procent. Von dem Reinertrage über 3½ Procent, der sich nach Abzug des Amortisationsbetrags ergiebt, erhält zuerst die Gesellschaft die etwa geleisteten Zinszuschüsse erstattet, von dem dann noch bleibenden Ueberschusse erhält die Gesellschaft ⅔, der Staat ⅓.

(Außer diesen bereits privilegirten Anleihen im Betrage von **18,270,000** Thlr. sollten nach Beschluß der Generalversammlung am 2. April 1856 noch für 4¾ Mill. Thlr. Prioritätsactien 4ter Serie mit 4 Procent Zinsen ausgegeben werden, wovon **2,875,000** Thlr. für die neuen Bahnstecken von Witten und Dortmund nach Oberhausen und Duisburg und 1 Million Thlr. für die alte Bahn Elberfeld-Dortmund.)

Hiernach beträgt das ganze bis jetzt concessionirte Anlagecapital mit Hinzurechnung der Düsseldorf-Elberfelder Prioritätsanleihen **30,883,000** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preuß. Privatbahnen (s. Einleit.), jedoch mit der Abweichung, daß der Staat seit 15. Oct. 1850 die Verwaltung der Bahn übernommen hat. Die Dauer dieser Staatsverwaltung war anfangs auf 10 Jahre festgesetzt, durch den am 6. Juli 1853 bestätigten Nachtrag zum Statut aber ist die Verwaltung für immer auf den Staat übertragen.

6) Verfassung.

An die Stelle der bisherigen Direction der Gesellschaft und des Verwaltungsraths — jene aus 4 Mitgliedern und 4 Stellvertretern, dieser aus 12 Mitgliedern und 6 Stellvertretern bestehend — ist die königl. Direction in Elberfeld getreten, neben welcher zur Wahrnehmung der innern Rechte der Gesellschaft anfangs eine Deputation von 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern bestand. Dieselbe ist nach Erbauung der Dortmund-Soester Eisenbahn um 2 Mitglieder und 2 Stellvertreter, nach Verschmelzung mit der Düsseldorf-Elberfelder Gesellschaft um fernere zwei Mitglieder und 2 Stellvertreter verstärkt worden und besteht also jetzt aus 9 Mitgliedern und 9 Stellvertretern. — Elberfeld ist das Domicil der Gesellschaft. — Die ordentlichen Generalversammlungen finden jährlich im Juni statt. In denselben ist jeder

Actionair für je **3** Actien zu einer Stimme berechtigt, doch kann kein Privatactionair mehr als 30 Stimmen haben. Das Stimmrecht des Staats erstreckt sich jedesmal auf den dritten Theil aller übrigen in der Generalversammlung vertretenen Stimmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Zwischen Elberfeld und Schwelm fuhren vom 9. Oct. 1847 bis 9. März 1849 446,297 Personen; Einnahme dafür **39,412** Thlr.

Jahr	Personen	Güter. Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1849	553027	2023728	88431	84434	24549 *)	197414	141283	56130
1850	483186	3424640	100534	138082	11954	250570	215305	35265
1851	477651	4455017	99104	177314	15564	291982	174147	117835
1852	502882	5432385	96494½	203440	14081½	314016	171823	142193
1853	585241	6896165	108477	243047	13266	364790	196762	168028
1854	719001	8027550	119492½	277427	18234	415154	221832	193321
1855	815351	10332885	128196	354435	36449	519079	291454	227625
1856	1239073	17572653	225938	597310	58314	886869	478263	408606
1857	1754929	26593105	400112	947962	65804	1413879	695071	718808

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Betriebs-Ausgaben 1849: **71½**, 1850: **86**, 1851: **59⅔**, 1852: **54 7/10**, 1853: **53 9/10**, 1854: **53⅗**, 1855: **56 1/7**, 1856: ca. **54** Proc., 1857: über **49** Procent.

8) Rentabilität.

Für das Jahr 1849 blieb nach Zahlung aller Anleihezinsen mit **45,001** Thlr. noch ein Ueberschuß von **11,130** Thlr., der nicht zur Vertheilung kam. — Für 1850 waren **60,852** Thlr. Anleihezinsen zu zahlen, so daß sich statt eines Ueberschusses ein Deficit von **25,587** Thlr. ergab, das aus den noch disponibeln Baumitteln gedeckt werden mußte. — Für 1851 waren **85,874** Thlr. Anleihezinsen zu zahlen, so daß ein Ueberschuß von **31,961** Thlr. blieb, wovon **1** Procent Dividende vertheilt wurde. — Für 1852 wurden **1½** Procent Dividende bezahlt, für 1853: 2, für 1854: **2½**, für 1855: **3**, für 1856: **3⅓**, für

*) incl. 10,934 Thlr. Transporte für den Bahnbau.

1857 auf die Actien Lit. A und B 3½ Procent (also durchschnittlich seit 1849: fast 1⅞ Procent).

9) Reservefonds.

Nach den Statuten sollen von dem reinen Gewinne jährlich mindestens 5 und höchstens 20 Procent als Reservefonds zurückgelegt werden, bis diese Ersparnisse die Gesammtsumme von 5 Procent des Actiencapitals erreichen. Ende 1855 betrug der Reservefonds 78,594 Thlr., Ende 1856: 72,641 Thlr. Im Jahre 1857 trat eine Veränderung ein; außer dem Reservefonds wurde noch ein Erneuerungsfonds begründet. Der Bestand des erstern war Ende 1857: 25,383 Thlr., der Bestand des Erneuerungsfonds aber 84,955 Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

57 Locomotiven, nämlich 32 von Borsig in Berlin, 7 von der société J. Cockerill in Seraing, 4 von A. Wever & Comp. in Elberfeld, 2 von Wöhlert in Berlin, 5 von Keßler in Carlsruhe, 2 von Henschel und Sohn in Cassel, 1 von Jacobi, Haniel und Huyssen in Sterkrade und 4 von Stephenson in Newcastle;

51 Personenwagen mit 2044 Plätzen in 4 Classen;

998 Gepäck- und Güterwagen für 111,980 Ctr.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

12. Berlin-Anhaltische Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: 34⅔ Meilen. Davon kommen 1) 20½ Meilen auf die Hauptbahn von **Berlin** über Großbeeren, Ludwigsfelde, Trebbin, Luckenwalde, Jüterbog, Zahna, Wittenberg, Coswig, Roslau, Dessau nach **Cöthen**, wo sie in die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn mündet; 2) 10⅘ Meilen auf die Zweigbahn von **Jüterbog** (8⅓ Meilen von Berlin) über Holzdorf, Herzberg, Falkenberg, Burxdorf bei Mühlberg bis **Röderau** bei Riesa, wo sie in die Leipzig-Dresdner Eisenbahn mündet. Demnach bildet die Bahn bei Jüterbog eine Gabel, deren beide Aeste von da ab eine Länge von resp. 12 und

$14\frac{4}{5}$ Meilen haben. 3) $3\frac{1}{3}$ Meilen auf die Zweigbahn von Dessau nach Bitterfeld. — Außerdem sind noch Zweigbahnen von Wittenberg nach Bitterfeld, sowie von da nach Halle und Leipzig (zusammen ca. $14\frac{3}{5}$ Meilen lang) im Bau begriffen. Die Bahn von Wittenberg nach Halle geht über Gräfenhainichen und Brehna, die von Dessau nach Leipzig über Heideburg, Marke, Raguhn, Jeßnitz und Delitzsch.

2) Beschreibung der Bahn.

1) Die Hauptbahn von Berlin bis Cöthen hat auf $11\frac{1}{2}$ Meilen, nämlich von Berlin bis Jüterbog und von Zahna bis Coswig, ein Doppelgeleise, auf den übrigen 9 Meilen nur einfaches Geleise. Etwa $8\frac{3}{4}$ Meilen des Oberbaues haben sogenannte Stuhlschienen, die pr. Fuß 19 Pfd. wiegen und in 15—18 Pfd. schweren Stühlen liegen; $9\frac{1}{4}$ M. haben leichte breitbasige Schienen, die pr. Fuß 21 Pfd. wiegen und in den Stößen auf schmiedeeisernen Platten liegen, und $13\frac{3}{4}$ Meilen schwere breitbasige Schienen von $23\frac{7}{10}$ Pfd. pr. Fuß. Die Schienen aller Sorten liegen zum größern Theil auf kiefernen, zum kleinsten auf eichenen Querschwellen. Das Planum ist 27 Fuß breit, also breiter als bei den meisten Bahnen. Von Berlin bis Cöthen sind $23{,}147\frac{2}{3}$ Ruthen steigend, 17,225 Ruthen fallend, nur $41\frac{1}{3}$ Ruthen ganz horizontal; im Ganzen steigt die Bahn um 476 und fällt um $332\frac{1}{2}$ Fuß, so daß der Endpunkt bei Cöthen um $143\frac{1}{2}$ Fuß höher liegt, als der Anfangspunkt bei Berlin. Die stärkste Steigung beträgt 1 auf 288. Die geraden Bahnstrecken sind zusammen $29{,}472\frac{2}{3}$ Ruthen (eine darunter 4704 Ruthen) lang, die Curven $10{,}941\frac{1}{3}$ Ruthen mit Halbmessern von 300—1000 Ruthen. Die bedeutendsten Bauwerke sind die Brücken über die Elbe und Mulde, von denen jedoch die erstere bereits einige Jahre zuvor von der anhalt-dessauischen Regierung erbaut worden war und zugleich für den allgemeinen Verkehr dient; die Fluthbrücke durch das Elb- und Muldethal ist 900, die über die Mulde bei Dessau 400 Fuß lang. Die Brücke über die schwarze Elster bei Premsendorf hat 23 Oeffnungen. Im Ganzen sind 21 Brücken von 21—330 Fuß lichter Weite und 83 von 2—21 Fuß lichter Weite erbaut worden. Der bedeutendste Damm ist der 600 Ruthen lange, 4—16 Fuß hohe Damm im Elb- und Muldenthale. — Von den 261 Wegübergängen liegen 227 im Niveau oder in der Höhe der Bahn, 29 unter und 5 über der Bahn.

2) Die Zweigbahn von Jüterbog bis Röderau hat nur einfaches

Geleise und zwar liegen hier sämmtliche Schienen in Stühlen von 15½—22 Pfund, wiegen pr. Fuß 20 Pfund und ruhen auf kiefernen Querschwellen, welche der Haltbarkeit wegen mit in Wasser aufgelöstem Kupfer- und Eisenvitriol getränkt sind. **3980** Ruthen sind horizontal, **13,405** Ruthen steigend, **3820** Ruthen fallend, und zwar beträgt das Steigen von Jüterbog an **123¾** Fuß, das Fallen nur **66** Fuß, das Maximum der Steigung aber **1** auf **346**. Die geraden Strecken betragen **19,013¾**, die Curven (mit Halbmessern von 200 bis 1000 Ruthen) **2291¼** Ruthen. Die Erd- und Kunstarbeiten der Zweigbahn waren verhältnißmäßig nur unbedeutend; der bedeutendste Bau war der einer Brücke über das Thal der schwarzen Elster.

3) Geschichte.

Im Mai 1836 bildete sich in Berlin ein Comité zur Herstellung einer Bahn von Berlin, resp. Potsdam bis Riesa zum Anschluß an die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, welches am 21. Mai dess. J. Erlaubniß zur Bildung einer Actiengesellschaft erhielt. Ende Juni dess. J. wurde das veranschlagte Actiencapital von 2½ Mill. Thlr. unterzeichnet. Am 6. März 1837 wurde die directe Bahn von Berlin bis Riesa, resp. bis zur sächs. Grenze gestattet, am 1. März 1838 aber die definitive Concession für diese Strecke verweigert, weil die Regierung einem Anschluß an die Magdeburg-Leipziger Bahn den Vorzug gab. Demnach wurde das ursprüngliche Project in das einer Bahn von Berlin nach Cöthen umgestaltet und diese am 4. Juni 1838 genehmigt. An die Stelle des ursprünglichen Statuts vom 22. April 1837 trat nun ein neues, das am 3. April 1839 von der Gesellschaft angenommen, am 15. Mai 1839 vom König bestätigt wurde. Die Gesellschaft nahm darauf (durch Beschluß vom 16. März 1840) statt des bisherigen Namens einer Berlin-Sächsischen den einer Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft an. Am 15. April 1839 begann der Bau und schon am 1. Septbr. 1840 konnte die Strecke von Cöthen bis Dessau eröffnet werden. Am 1. Juli 1841 fand die Eröffnung der Strecke von Berlin bis Jüterbog, am 18. August dess. J. die zwischen Dessau und Coswig, am 28. August zwischen Coswig und Wittenberg statt, worauf am 10. Sept. 1841 die ganze Bahn von Berlin bis Cöthen dem Verkehr übergeben wurde.

Der Bau der Zweigbahn von Jüterbog bis Riesa wurde von der Gesellschaft am 15. Jan. und 22. Mai 1844 beschlossen, von der Regierung am 23. Nov. 1844 genehmigt und am 2. Sept. 1845 der be-

treffende Nachtrag zum Statut bestätigt; am 8. Juni 1848 wurde auch für die $1\frac{1}{2}$ Meile lange sächsische Strecke vorläufige (erst am 14. Mai 1854 definitive) Concession ertheilt. Erst am 29. Juli 1847 wurde der specielle Bauplan genehmigt, aber der am 1. Mai dess. J. begonnene Bau so schnell gefördert, daß am 1. Juli 1848 die Strecke von Jüterbog bis Herzberg (5 Meilen), am 1. Oct. dess. J. nach einer Bauzeit von nur 17 Monaten die ganze Zweigbahn eröffnet werden konnte.

Die Anlegung der Zweigbahnen von Wittenberg über Bitterfeld nach Halle und Leipzig, bereits am 11. Nov. 1853 vom König genehmigt, wurde auf Antrag der Direction in den außerordentlichen Generalversammlungen am 16. Dec. 1853 und 27. Jan. 1854 beschlossen, aber 1854 wegen der kriegerischen Zeitverhältnisse sistirt. Zu der Zweigbahn von Bitterfeld nach Dessau hat die Generalversammlung vom 28. April 1854 die Direction ermächtigt. Am 25. Juni 1856 wurde von der preußischen, am 27. Januar 1857 von der sächsischen Regierung für die gedachten Zweigbahnen Concession ertheilt. Am 12. December 1856 wurde wegen des sächsischen Theils der Bahn von Bitterfeld nach Leipzig ein Vertrag zwischen Sachsen und Preußen abgeschlossen (ratificirt am 22. Januar 1857), nach welchem die sächsische Grenze bei Podelwitz überschritten wird. Ueber die Ausführung der $3\frac{1}{3}$ Meilen langen Bahn von Dessau nach Bitterfeld, die am 17. Aug. 1857 eröffnet wurde, ist mit der anhalt-dessauischen Regierung ein specielles Abkommen getroffen.*)

Die Fortsetzung der Bahn von Halle nach Cassel über Sangerhausen, Nordhausen und Heiligenstadt, mit einer Zweigbahn nach Eis-

---

*) Durch die neuen Zweigbahnen wird die Entfernung zwischen Berlin und Halle von 25 auf $21\frac{3}{4}$, die zwischen Berlin und Leipzig von 29 auf 22 Meilen abgekürzt. Die Vollendung und Eröffnung der Zweigbahnen ist mit Ausnahme derjenigen von Wittenberg nach Bitterfeld bis zum 1. Jan. 1859 zu erwarten. Gegen die bisher nach Halle und Leipzig benutzte Bahnstrecke (bis Cöthen) der anhalt. Bahn treten derselben $3\frac{3}{4}$ Meilen hinzu. Dieser Zuwachs auf der weitaus frequentesten Route und der zu erwartende lebhafte Zwischenverkehr auf den übrigen 14 Meilen neue Bahn durch productenreiche Landstriche läßt mit Rücksicht auf den für die neuen Bahnstrecken bewilligten erhöhten Tarif an einer angemessenen Rentabilität des erweiterten Unternehmens nicht zweifeln. Erhält die Bahn die Concession zum Bau von Dessau über Zerbst nach Magdeburg (über 7 M.), so hat sie die gerade Linie von Leipzig nach Magdeburg und mithin den colossalen Verkehr dieser Bahn gewonnen.

leben (Länge derselben 28 Meilen, Baukosten 14 Million Thaler) wurde von der Regierung in Anregung gebracht und vorläufig genehmigt. Da jedoch der preußische Handelsminister eine Bevorzugung der bisherigen Actionaire durch Sicherung einer höhern Dividende nicht genehmigen, die Direction aber davon nicht abgehen wollte, lehnte die letztere den Bau ab, und die Generalversammlung vom 29. April 1857 bestätigte diesen Beschluß.

4) Anlagecapital.

1) Das Actiencapital beträgt **6** Millionen Thaler in Actien zu **200** Thlr., indem das ursprüngliche Capital von **3** Mill. Thaler für die Hauptbahn (wozu das Königliche Seehandlungs-Institut 400,000 Thlr. beigetragen hatte) in Folge der Beschlüsse vom 22. Mai 1844 und 28. April 1845 um den gleichen Betrag erhöht worden ist. Die Actien der 2. Emission sind zum Unterschiede mit Litera B. bezeichnet.

2) Die Anleihen betragen **7** Mill. Thlr., nämlich: a) **1½** Mill. Thlr. zu **4** Procent in Prioritätsactien zu **500** und **100** Thlr., und zwar: **1** Mill. Thlr. in Folge der Beschlüsse vom 16. März und 28. Octbr. 1840 (Privil. vom 7. Decbr. 1840); **500,000** Thlr. in Folge der Beschlüsse vom 29. Octbr. und 10. Decbr. 1841 (Privil. vom 18. Febr. 1842). Zur Verzinsung und Amortisation (die letztere hat am 1. Juli 1843 begonnen) werden jährlich **75,000** Thlr. verwandt, so daß die Tilgung 1884 beendigt sein wird. Bis Ende 1857 waren bereits **300,300** Thlr. amortisirt.

b) **1** Mill. Thlr. zu **4½** Procent in Apoints von **500** und **100** Thlr. (Zinsenzahlung am 2. Januar und 1. Juli; Amortisation mit ½ Procent von 1858 an) nach dem Beschlusse vom 30. April und 11. Juli 1855 und dem Privil. vom 4. Febr. 1856.

c) **4½** Mill. Thlr. zu **4½** Procent, unter gleichen Bedingungen und mit gleicher Priorität wie die vorige, aber mit Amortisation von 1861 an (Privil. vom 25. Juni 1856). Die letzte Anleihe war für die neuen Bahnen von Wittenberg und Dessau nach Leipzig und Halle bestimmt. Da sich aber die Anlagekosten derselben wegen Verlängerung der Bahn bei Wittenberg um ¾ Meile, Anlage einer massiven Elbbrücke bei Wittenberg mit eisernem Oberbau, sowie eines Brückenkopfes zur Befestigung derselben, Anlage neuer Bahnhöfe bei Wittenberg, Halle und Leipzig u. s. w. nach dem neuesten Anschlage auf **6,902,430** Thlr. steigern werden, so beschloß die Generalversammlung am **15.** März und

am 30. April 1858, anderweite $2\frac{1}{2}$ Mill. Thlr. durch Stammactien oder Anleihe aufzubringen. (Ende 1857 waren erst **2,700,122** Thlr. verwandt.)

Das gesammte concessionirte Anlagecapital beträgt hiernach **13** Mill. Thlr. Davon kommen auf die älteren Bahnen **$8\frac{1}{2}$** Mill. Thlr. oder pr. Meile **271,277** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.) Von den beiden sächsischen Bahnstrecken wird der nach dem preuß. Eisenbahnsteuergesetz ausfallende Jahresbetrag pro rata als Concessionsabgabe und Aequivalent für die Gewerbesteuer an die sächsische Staatscasse abgeführt (für die Röderauer Strecke von 1856 an).

6) Verfassung.

Die ordentlichen Generalversammlungen finden in Berlin im 3. oder 4. Monate des Jahres statt. Die Stimmfähigkeit in denselben wird durch den Besitz von wenigstens **10** Actien bedingt, so daß jeder Actionair zu so viel Stimmen berechtigt ist, als er Dekaden von Actien besitzt. — Die Direction besteht nach dem Nachtrag zum Statut vom 28. Juli 1848 aus 8 Mitgliedern (früher aus 5 Mitgliedern und 3 Stellvertretern) und wird von dem Verwaltungsrathe gewählt. Der letztere, welcher die inneren Rechte der Gesellschaft vertritt, besteht aus 13 Actionairen. (Nach der ursprünglichen Bestimmung bestand er aus 6 Mitgliedern und 6 Stellvertretern, die von der Generalversammlung gewählt, und einem Vorsitzenden nebst dessen Stellvertreter, die von dem jedesmaligen Chef des Seehandlungs-Instituts ernannt wurden, so lange das letztere mindestens **1000** Stück Actien besaß.)

Ihr Domicil hat die Gesellschaft in Berlin.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter.*) Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1841	...	...	...	...	...	174613	171906	2706
1842	318659	429009	378453	151278	14908	544639	314696	229943
1843	341974	892636	422973	261009	10621	694603	314718	379885
1844	361407	658646	462249	211304	8079	681632	408669	353081
1845	349463	702286	438432	207340	11015	656787	408206	306440
1846	356341	965508	430127	253432	13231	696790	371417$\frac{1}{2}$	373806
1847	330154	1507479	363759	376373	23261	763393	417998	399019
1848	330024	1098306	291182	257743	24316	573241	394106	218634
1849	332199	1376001	367317	314839	21668	703824	399765	323619
1850	385653	1763258	463025	383959	26939	873923	458741	485506
1851	353800	2393760	446129	474493	34183	954805	520808	530818
1852	366400	2995600	457053	591267	28684$\frac{1}{2}$	1077004	593018$\frac{1}{2}$	644666
1853	397457	3102519	487256	632256	26515	1146027	728665	641413
1854	378176	4382785	497374	852247	28413	1378034	725210	797587
1855	396939	4992776	533637	990370	23730	1547736	924504	885873
1856	442250	5147752	629700	1002034	52358	1684092	851145	832947
1857	484577	5756086	657363	1070095	30651$\frac{1}{2}$	1758109	786784	971325

Von den angegebenen Betriebsausgaben wurden jedoch aus dem Reservefonds gedeckt und sind daher der reinen Einnahme hinzugerechnet 1844: **80,118** Thlr., 1845: **57,860** Thlr., 1846: **48,433** Thlr., 1847: **53,624** Thlr., 1848: **39,499** Thlr., 1849: **19,560** Thlr., 1850: **70,325** Thlr., 1851: **96,820** Thlr., 1852: **160,681** Thlr., 1853: **224,051** Thlr., 1854: **144,763** Thlr., 1855: **262,641** Thlr.

Mit Einrechnung dieser Summen betrug die Ausgabe nach Procenten der Brutto-Einahme 1844: **60**, 1845: **62**, 1846: **53**$\frac{1}{3}$, 1847: **54**$\frac{3}{4}$, 1848: **68**$\frac{3}{4}$, 1849: **56**$\frac{4}{5}$, , 1850: **52**$\frac{1}{2}$, 1851: **54**$\frac{1}{2}$, 1852: **55**, 1853: **63**$\frac{1}{2}$, 1854: **52**$\frac{3}{5}$, 1855: **59**$\frac{3}{5}$, 1856: **50**$\frac{1}{2}$, 1857: **44**$\frac{3}{4}$ Procent.

8) Rentabilität.

Die bisher gezahlten Dividenden betrugen für 1842: **4**$\frac{1}{2}$, 1843: **6**, 1844: **6**$\frac{1}{2}$, 1845: **6**$\frac{3}{4}$, 1846: **8**, 1847: **7**$\frac{3}{4}$, 1848: **4**, 1849: **4**, 1850: **5**, 1851: **6**, 1852: **6**, 1853: **7**, 1854: **8**, 1855: **9**$\frac{1}{2}$, 1856:

*) incl. Vieh.

9, 1857: 9 Procent. Dies giebt im Durchschnitt jährlich $6\frac{1}{16}$ Procent. (Im Juli jedes Jahres werden a conto der nach dem Schluß des Betriebsjahres sich herausstellenden Dividende 2 Procent für das verflossene Halbjahr bezahlt.)

9) Reservefonds.

Am Schlusse des Jahres 1851 betrug der Reserve- oder Erneuerungsfonds (incl. 317,855 Thlr. aus dem Baufonds) **441,068** Thlr., Ende 1852 aber **492,084** Thlr., Ende 1856: **451,549** Thlr. Davon wurden **50,000** Thlr. zu einem Reservefonds für außerordentliche, durch ungewöhnliche Umstände veranlaßte Ausgaben und **184,000** Thlr. für dereinstige Erneuerung der Elsterbrücke bei Premsendorf abgezweigt; die verbleibenden **217,549** Thlr. bilden den Grundstock des nunmehrigen Erneuerungsfonds. Für 1857 wurden demselben **242,575** Thlr. überwiesen.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

50 dienstfähige Locomotiven (und Tender), sämmtlich mit 6 Rädern, worunter 12 von Stephenson in Newcastle, 1 aus der société du renard in Lüttich, 37 von Borsig in Berlin*);
94 Personenwagen mit 4278 Sitzplätzen;
719 Güter-, Vieh- und Lastwagen mit 89040 Ctr. Tragfähigkeit;
4 Schneepflüge;
15 Erd-Transportwagen.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

*13. Berlin-Görlitz (Privatbahn).

Länge: 26—27 Meilen. Die Bahn soll über Cottbus gehen, die Linie ist übrigens noch nicht festgestellt. Am 7. Juni 1858 wurde zum Bau derselben vorläufige Genehmigung ertheilt. Das erforderliche Capital ist auf $8\frac{1}{2}$ Mill. Thaler veranschlagt**). Vergl. Berlin-Wiener Centralbahn.

*) 4 ältere Locomotiven von Borsig, sowie 3 von Stephenson sind seit 1850 außer Betrieb gesetzt.

**) Der Weg von Berlin nach Wien wird durch diese Bahn um etwa 10 Meilen abgekürzt. Von Niesky geht wahrscheinlich eine Zweigbahn nach Löbau ab.

14. Berlin-Hamburg (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht von **Berlin** über Spandau, Seegefeld, Nauen, Paulinenau, Friesack, Neustadt, Zernitz, Glöwen, Wilsnack, Wittenberge (wo die Magdeburg-Wittenberger Bahn einmündet), Warnow, Grabow, Ludwigslust, Hagenow (wo die mecklenburgische Eisenbahn abgeht), Pritzier, Brahlsdorf, Boitzenburg, Büchen (wo rechts die Lübeck-Büchener Eisenbahn, links eine Zweigbahn nach Lauenburg abgeht), Schwarzenbeck, Friedrichsruh, Reinbeck bis **Bergedorf**, wo die kleine, von der Berlin-Hamburger Direction gleichfalls verwaltete Hamburg-Bergedorfer Bahn beginnt, an welche sich die Bahn **433¼** Ruthen vom Endpunkte jener anschließt. Dies giebt mit Hamburg 25 Stationen und Anhaltepunkte. Gesammtlänge von Berlin bis Bergedorf **36⅖** Meilen, dazu Länge der Zweigbahn nach Lauenburg **1⅘** Meilen, also zusammen **38⅕** Meilen.

2) Beschreibung der Bahn.

Ende 1857 waren fast **21** Meilen Doppelgeleise vorhanden. Einschließlich der Strecke von Bergedorf bis Hamburg wird dasselbe eine Länge von **23¼** Meilen erhalten. Die Schienen sind breitbasige oder Vignoles-Schienen, wiegen pr. Fuß 21 — 22½ Pfund und liegen auf Querschwellen von Eichen- und Kiefernholz, die mit Kupfervitriol präparirt sind.

Von der ganzen Bahn bis Hamburg sind **24,183** Ruthen horizontal, **19,758½** Ruthen steigend und **31,934** Ruthen fallend. Die Steigung beträgt im Ganzen **336⅔**, der Fall **426⅓** Fuß, das Maximum der Steigung **1** auf **128** (nur auf 45¾ Ruthen), außerdem **1** auf **300**. Im Ganzen sind die Steigungsverhältnisse so günstig wie bei wenig andern deutschen Eisenbahnen von gleicher Länge. Die Länge der geraden Strecken beträgt **62,960** Ruthen, die der Curven **12,915** R.

Die Erdarbeiten betragen **1,650,000** Schachtruthen. Die Kunstarbeiten bestehen in 300 größern und kleinern Brücken, worunter keine von einiger Bedeutung. Die größern sind: über die Spree bei Charlottenburg, 6 Bogen; über die Havel bei Spandau; über die

Stepnitz und Stecknitz; 7 über die Bille u. s. w. Wegübergänge kommen 400 vor (worunter 11 mit Ueberbrückungen).

3) Geschichte.

Einladung zur Subscription am 26. Septbr. 1840. Vorläufige Genehmigung der preußischen Regierung am 28. Januar 1841. Definitives Comité Juli 1841. Staatsvertrag zwischen Preußen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg und Lübeck, die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg auf dem rechten Elbufer betreffend, abgeschlossen am 8. Novbr. 1841 und ratificirt am 18. Febr. 1843. Actienzeichnung vom 1. Januar 1843 an. Vertrag zwischen Mecklenburg und Hamburg über die Betheiligung am Actiencapital 30. März 1843. Erste Generalversammlung und Annahme des Statuts zu Schwerin am 27. Juli 1843. Statut bestätigt von Preußen am 28. Febr. 1845, von Mecklenburg am 4. April, von Lübeck, Hamburg und Dänemark am 16., 21., 25. April 1845. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Neuhaus** am 6. Mai 1844. Am 15. Oct. 1846 wurde die Strecke von Berlin bis Boitzenburg, am 15. Decbr. 1846 die ganze Bahn bis Bergedorf, resp. Hamburg (am 1. Decbr. 1846 fand die Uebernahme des Betriebs der **Hamburg-Bergedorfer Bahn** statt), am 15. Oct. 1851 die Zweigbahn nach Lauenburg (bis zur Palmschleuse), endlich am 1. Juli 1853 die Strecke von der Palmschleuse bis Lauenburg eröffnet. Am 29. März 1856 wurde das Directorium vom Ausschusse beauftragt, wegen eines Anschlusses der Lübeck-Büchen-Lauenburger Eisenbahn an die hannoverschen Eisenbahnen Unterhandlungen anzuknüpfen.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **8,000,000** Thlr. in Actien zu **200** Thlr. und zwar: **5,000,000** Thlr. in **25,000** Actien Lit. A., die im freien Verkehre sind, und **3,000,000** Thlr. in **15,000** Actien Lit. B., die zur Hälfte von der Mecklenburg-Schwerinschen Regierung, zur Hälfte von dem Senate der Stadt Hamburg übernommen sind.

2) Prioritätsanleihen: **6,000,000** Thlr. zu **4½** Procent, und zwar:

a) **5** Mill. Thlr. in Apoints von 500, 200, 100 und 50 Thlr. nach dem Beschluß vom 28. Mai 1846 und dem Privilegium vom 27. Novbr. 1846 (Amortisation ½ Procent von 1848 an);

b) **1** Mill. Thlr. in Apoints von 200 Thlr. nach dem Beschluß v. 31. Mai 1848 und dem Privilegium v. 11. August 1848 (Amortisation ½ Procent von 1849 an).

Dies giebt zusammen **14** Mill. Thaler oder pr. Meile circa **366,600** Thlr., wovon Ende März 1858 **13,858,824** Thlr. verausgabt waren. (Eine in der Generalversammlung am 24. Mai 1856 beschlossene, successiv aufzunehmende neue Anleihe von **2** Mill. Thlr. in Prioritäts-Obligationen 3. Emission (zur Vollendung des Doppelgeleises u. s. w.) ist noch nicht privilegirt worden. Behufs einer Verbindungsbahn zwischen Hamburg und Altona soll diese Anleihe noch um **400,000** Thlr. erhöht werden.)

5) **Verhältniß zum Staate.**

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen durch das preußische Gesetz vom 3. November 1838 geregelt, dessen Bestimmungen auch die andern betheiligten Regierungen angenommen haben. (S. Einleit.)

6) **Verfassung.**

Jährlich findet — spätestens im Monat Mai — eine ordentliche Generalversammlung in Ludwigslust statt. Nur die Inhaber von mindestens **5** Actien stimmen in den Generalversammlungen, und zwar für je **5** Actien mit einer Stimme. Die betheiligten Regierungen haben auf je **10** Actien eine Stimme.

Die Gesammtheit der Actionaire wird nach den Statuten durch einen Ausschuß von 20 Mitgliedern und 10 Stellvertretern repräsentirt, der in eine Berliner und eine Hamburger Section zerfällt. Diese Bestimmung ist neuerdings dahin abgeändert worden, daß sich in Hamburg, Berlin und Mecklenburg Ausschußdeputationen von resp. 12, 12 und 6 Mitgliedern befinden, mithin der ganze Ausschuß 30 ordentliche Mitglieder zählt.

Die Direction besteht nach den Statuten aus 7 Mitgliedern, von denen eins von der mecklenburgischen Regierung, eins von dem Senate der Stadt Hamburg, die übrigen 5 vom Ausschusse ernannt werden. Jene Bestimmung ist dahin abgeändert, daß die Direction jetzt nur noch aus 3 Mitgliedern besteht.

Der Sitz der Direction befindet sich in Berlin, doch ist ein Mitglied derselben nach Hamburg deputirt.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter. Centner	Einnahme*) für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe*) Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1847	618946	1218734	394496	346653	31339	772488	474716	297772
1848	523145	1831190	418055	492145	14138	924339	577601	346738
1849	484724	2353222	486260	631419	24545	1142224½	529205	613019
1850	474569	2723418	519584	699401	33598	1252584	532258	720326
1851	545381	3168663	556823[1]	813792	26507	1397123	655862	741261
1852	617409	4397572	603879[2]	969415	27421	1600714	704043	896671
1853	623594	5003717	628528	1101679	44585	1774792	841985	932807
1854	649752	6839508	662221	1321117	30283	2013620	1045755	967865
1855	661958	7791484	625523	1527364	49068	2201955	1222311	979644
1856	740014	8350263	729401	1605258	41292	2375951	1334038	1041913
1857	826615	8942556	771739	1754123	66740	2592601	1503976	1088625

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1847: **61½**, 1848: **64¾**, 1849: **46⅓**, 1850: **42½**, 1851: **47**, 1852: **44**, 1853: **49$\frac{1}{7}$**, 1854: **51$\frac{9}{10}$**, 1855: **55½**, 1856: **56$\frac{1}{7}$**, 1857: **58** Procent.

Nach Bezahlung der Anleihezinsen, der Transitzölle, der Centnergelder für Bringen und Holen der Güter, des Antheils der Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft u. s. w. blieb als Ueberschuß 1848: **2361** Thlr., 1849: **228,707** Thlr., 1850: **321,718¾** Thlr., 1851: **332,336** Thlr., 1852: **466,433** Thlr., 1853: **435,468** Thlr., 1854: **520,537** Thlr., 1855: **514,006** Thlr., 1856: **564,444** Thlr., 1857: **608,889** Thlr.

8) Rentabilität.

Der jährlich erlangte Reinertrag wird in folgender Weise vertheilt. Zuerst erhalten die Privatactionaire **4½** Procent Dividende, dann erhalten die Actien Lit. B. **3½** Procent Zinsen, hierauf wird eine Quote für den Reservefonds zurückgelegt (siehe unten); bleibt dann noch ein Rest des Reinertrags, so erhalten die Inhaber der Actien Lit. A. ⅝ desselben, die übrigen ⅜ fallen auf die Actien Lit. B. (und zwar ist diesen zuvörderst soviel nachzuzahlen, als in vergangenen Jahren etwa weniger als **3½** Procent Dividende auf sie vertheilt worden ist, dann soviel,

*) Die nur verauslagten Transitzölle (1856: 381,842, 1857: 356,362 Thlr.) sind hierbei nicht mitgerechnet.

daß ihre Dividende sich für das laufende Jahr auf **4½** Procent erhöht). Haben die letzteren **4½** Procent Dividende erhalten, so wird Alles, was von diesen ⅜ noch übrig bleibt, zur successiven Amortisation der Actien Lit. B. verwendet.

Die Actien Lit. A. erhielten an Dividende für 1847 (incl. 1 Procent Zinsen für das erste Quartal): **2½** Proc., 1848: nichts, für jedes folgende Jahr bis 1853: **4½** Procent, 1854 und 1855: je **5**, 1856: **5½**, 1857: **6** Procent. Dies giebt im Durchschnitt nicht ganz **4¼** Procent jährlich.

Dagegen wurde für die Actien Lit. B. gezahlt:
für 1847 und 1848: nichts, für 1849: **3707** Thlr., für 1850: **46,718¾** Thlr. (über 1½ Procent), für 1851: **57,336** Thlr. (noch nicht 2 Procent), für 1852: **105,000** Thlr. oder **3½** Procent, für 1853: **3½**, für 1854: **4**, für 1855: **4**, für 1856: **4½**, für 1857: **5** Procent. Dies giebt im Durchschnitt ca. **2⅝** Procent jährlich..

9) Reservefonds.

Nach dem Beschlusse vom 14. Mai 1850 (Nachtrag zum Statut vom 5. und 7. Mai 1851, bestätigt am 3. Juli dess. J.) soll derselbe jährlich mit wenigstens **90,000** und höchstens **140,000** Thlr. dotirt werden. Sobald er **500,000** Thlr. erreicht hat, wird das Minimum der jährlichen Dotation auf **50,000** Thlr. ermäßigt.

Am 1. April 1852 betrug der Reservefonds **106,534** Thlr. Für 1852 wurden demselben **136,433** Thlr. überwiesen. Bestand am 1. April 1853: **208,728** Thlr.; 1854: **255,430** Thlr.; 1855: **357,583** Thlr.; am 1. April 1856: **358,578** Thlr.; 1857: **509,752** Thlr.; 1858 (incl. Zuschuß **140,000** Thlr.): **564,206** Thlr., wovon **173,199** Thlr. in Materialien.

10) Betriebsmaterial.

Am 1. April 1858 waren vorhanden:
70 Locomotiven (worunter 30 gekuppelte), nämlich 58 von Borsig, 4 von Stephenson, 8 von Sharp u. Comp., und 70 Tender;
112 Personenwagen;
18 Gepäckwagen;
786 Güterwagen;
71 Viehwagen. Zusammen 987 Wagen mit 2865 Achsen.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

15. **Berlin-Potsdam-Magdeburg** (Privatbahn).

1) **Länge und Bahnlinie.**

Länge: **39,074** Ruthen oder **19$\frac{4}{8}$** Meilen. Die Bahn geht von **Berlin** über Zehlendorf, Potsdam, Werder, Großcreutz, Brandenburg, Wusterwitz, Genthin, Güsen, Burg nach **Magdeburg**, überschreitet hier die Elbe und steht mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn (deren Bahnhof sie benutzt) in directer Verbindung. Projectirt wird eine Verbindungsbahn von Genthin über Tangermünde, Stendal und Salzwedel nach Uelzen an der hannov. Staatsbahn (17 M. lang), welche die Regierung vorläufig genehmigt hat.

2) **Beschreibung der Bahn.**

Mit Ausnahme der eingeleisigen Brücken und der noch 1858 auszuführenden Strecke von Genthin bis Burg (3$\frac{1}{4}$ M.) hat die ganze Bahn ein doppeltes Geleise. Von den Ende 1854 vorhandenen **57,146** Ruthen Bahngeleise hatten **49,788** hochkantige Schienen in Stühlen, pro Fuß 20 Pfd. schwer, **5560** Ruthen (zwischen Berlin und Potsdam) hochkantige Schienen in Stühlen, pr. Fuß 14 Pfd. schwer, **1719** Ruthen breitbasige Schienen, pr. Fuß 22 Pfd. schwer. Dieselben lagen größtentheils auf **9** Fuß langen, **10** bis **12** Zoll breiten, **6** Zoll starken eichenen Querschwellen; nur **2122** Ruthen lagen auf mit Kupfervitriol präparirten kiefernen Schwellen.

8875 Ruthen der Bahn sind horizontal, **18,446** Ruthen steigend, **11,643$\frac{1}{2}$** Ruthen fallend; die Steigung beträgt **197**, der Fall 1**62$\frac{1}{2}$** Fuß; das Steigungsmaximum **1** auf **200** kommt nur einmal vor.

Die Erdarbeiten boten keine erheblichen Schwierigkeiten dar; auf der ganzen Bahn kommen nur zwei größere Einschnitte vor, bei Möser und Hohenwartha.

Den kostspieligsten Theil aller Bauwerke bilden die zahlreichen Brücken, von denen folgende die bedeutendsten sind: 1) 3 Brücken über die Havel bei Potsdam (2) u. Werder; die bei Potsdam sind von Eisen (mit Gitterconstruction) und Drehbrücken; 2) zwei Havelbuchtbrücken mit eisernen Sprengwerken; 3) Brücke über die Ehle zwischen Magdeburg und Burg mit 15 Oeffnungen; 4) drei Elbbrücken bei Magdeburg über die Strom-, Mittel- und alte Elbe.

3) Geschichte.

Im Jahre 1835 bildete sich eine Gesellschaft für den Bau einer Eisenbahn von Berlin nach Potsdam ($3\frac{1}{2}$ Meilen); am 29. Oct. 1838 wurde diese Bahn eröffnet, nachdem schon am 22. Septbr. 1839 die Strecke von Zehlendorf bis Potsdam in Betrieb gesetzt worden war. (Das Statut der Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft, datirt vom 23. August 1837, erhielt am 23. Septbr. die königl. Bestätigung. Das Actiencapital betrug anfänglich **700,000** Thlr. in Actien zu **200** Thlr., wurde aber in Folge des königl. Privilegiums vom 18. März 1838 auf **1,000,000** Thlr. erhöht. Hierzu kommt eine Prioritätsanleihe von **400,000** Thlr., beschlossen am 13. März 1839, privilegirt am 6. April 1839. Der Zinsfuß von **$4\frac{1}{2}$** Procent wurde nach dem Beschluß vom 26. Febr. 1841, bestätigt 25. Febr. 1842, vom 1. Juli 1842 an auf 4 Procent reducirt.) Später bildete sich eine andere Gesellschaft zum Bau einer Bahn von Potsdam bis Magdeburg. Dieselbe erhielt am 21. Juli 1843 und 3. April 1844 die vorläufige Genehmigung des Staates. Beginn des Baues am 22. August 1844. Erste Generalversammlung am 24. October 1844. Definitive Concession und Bestätigung des Statuts am 17. August 1845. Eröffnung der Bahn von Potsdam bis zur Friedrichsstadt-Magdeburg am 7. August 1846, von Potsdam bis zu den Havelbrücken am 15. Septbr. 1846, von Friedrichsstadt-Magdeburg bis zum Fürstenwalle am 19. August 1848. Von dem zuerst genannten Zeitpunkte an ist die **Berlin-Potsdamer Bahn** in den Besitz der Potsdam-Magdeburger Gesellschaft übergegangen.

Mit der Berlin-Potsdamer Gesellschaft wurde ein Vertrag wegen Veräußerung dieser Bahn an die Potsdam-Mageburger Gesellschaft abgeschlossen und von der erstern am 11. Decbr. 1844, von der letztern am 5. Juni 1845, sowie von der Regierung genehmigt. Nach demselben erhält jeder Actionair der erstern für **100** Thlr. in Actien **200** Thlr. in vierprocentigen Obligationen, also eine Rente von **8** Procent.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **4,000,000** Thlr. in Actien zu **100** Thlr.*).

2) Prioritäts-Anleihen:

a) **2,367,200** Thaler zu **4** Procent nach dem Privilegium vom 17. August 1845 als Kaufgeld für die Berlin-Potsdamer Bahn (wovon

*) 300,000 Thlr. waren davon Ende 1857 noch nicht ausgegeben.

2,000,000 Thlr. in Obligationen Lit. A. zu 200 Thlr., bestimmt zur Abfindung der Actionaire der Berlin-Potsdamer Bahn, und 367,200 Thlr. in Obligationen Lit. B. zu 200 Thlr., statt der gekündigten Prioritäts-Actien der Berlin-Potsdamer Bahn); zur Tilgung dient $\frac{1}{2}$ Procent des Capitalbetrags, dasselbe wird jedoch für die nächsten 10 Jahre und so lange, bis eine Summe von **367,200** Thlr. amortisirt sein wird, nur zur Tilgung der Obligationen Lit. B. verwendet.

b) **1,632,800** Thlr. Lit. C. zu **4½** Procent nach dem Privilegium vom 10. Juli 1846 (nach dem Privilegium vom 7. November 1846 wurde der anfängliche Zinsfuß von 4 auf 5 Procent erhöht, aber vom 1. Januar 1853 an wieder auf **4½** Procent herabgesetzt); Amortisation $\frac{1}{2}$ Procent.

c) **1,500,000** Thlr. Lit. C. zu **4½** Procent mit ½ Procent Amortisation nach dem Privilegium vom 21. Juni 1847 (der anfängliche Zinsfuß war 5 Procent, ist aber seit dem 1. Jan. 1853 auf 4½ Procent herabgesetzt).

d) **1,000,000** Thlr. Lit. D. zu **5** Procent mit ½ Procent Amortisation nach dem Privilegium v. 27. Juni 1849 (gekündigt nach dem Beschlusse der Generalversammlung vom 5. Juli 1851).

e) **2,989,800** Thlr. Lit. D. neuer Emission zu **4½** Procent nach dem Privilegium v. 17. Septbr. 1851, wovon aber **989,800** Thlr. zur Einlösung der noch nicht amortisirten ältern Obligationen Lit. D. dienten. (Amortisation ½ Procent von 1854 an.)

Dies giebt also ein Anlagecapital von **12,489,800** Thlr. oder pr. Meile **641,000** Thaler, wovon jedoch bis Ende 1857 nur **12,309,080** Thlr. wirklich verwendet waren. (Die Anleihen kosten jährlich **396,900½** Thlr.)

5) Verhältniß zum Staate.

Dasselbe wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einl.)

6) Verfassung.

Die ordentliche Generalversammlung findet der Regel nach jährlich im Mai statt. An den Generalversammlungen können nur solche Actionaire Theil nehmen, die 10 oder mehr Actien besitzen, und zwar giebt der Besitz von je 10 Actien eine Stimme, doch kann Niemand für seine Person mehr als 20 Stimmen abgeben. Der die Gesellschaft vertretende Ausschuß besteht aus 28 Mitgliedern, worunter 4 Mitglieder der Magistrate von Potsdam, Brandenburg, Burg und Magdeburg.

Das **Directorium** besteht aus 6 ordentlichen Mitgliedern, welche vom Ausschusse auf mindestens 3 Jahre gewählt werden; höchstens 3 Mitglieder können auf 12 Jahre gewählt werden. — Die Stadt **Potsdam** ist das Domicil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung.

5) Frequenz und Einnahme.

a) Berlin=Potsdamer Bahn.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen	
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1839	664828	7963	178077	4603	6526	189237	94195
1840	660162	29697	175564	12467	2785	190816	77217
1841	579481	53362	157950	13092	3806	174848	74276
1842	500906	88812	145382	12866	5247	163495	67509
1843	454922	138734	156296	17750	4940	178986	75124
1844	435619	131497	163654	17823	6287	187764	77608
1845	407192	151695	155927	20350	5287	181564	73353
1846 bis 6. Aug.	259475	90223	99630	11842	1925	113397	47120

b) Berlin=Potsdam=Magdeburger Bahn.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerd.	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1846 (7. Aug. bis 31. Dec.)	. . .	. . .	149859	35577	1488	186924½	94229	92695½
1847	707367	772958	421322	173361½	6025	600709	268295	332414
1848	739608	869727	448557	213872	5278	667707	334992	332715
1849	682774	1190709	464285	303658	9931	777875	348026	429849
1850	709144	1349183	536262	336212	6766	879241	344027	535214
1851	675636	1493418	556276	350417	11548	918240	346412	571828
1852	655801	1728996	547629	396570	18154	962352	390318	572034
1853	642473	2173975	554477	483713	32507	1070697	453303	617394
1854	655562	2796164	539463	580961	26425	1146849	503925	642924
1855	686669	2877133	562898	645890	7357	1216145	531604	684541
1856	785657	3414791	643878½	730895	22815	1397588½	546701	850888
1857	866334	4703732	687128	920734	29997	1637859	614030	1023829

Nach Procenten der Brutto=Einnahme betrug die Betriebs=Ausgabe 1846: **50**, 1847: **44⅔**, 1848: **49½**, 1849: **45**, 1850: **39⅛**,

1851: **37$\frac{3}{4}$**, 1852: **40$\frac{1}{2}$**, 1853: **42$\frac{1}{3}$**, 1854: fast **44**, 1855: **43$\frac{7}{10}$**, 1856: **39$\frac{1}{8}$**, 1857: **37$\frac{1}{2}$** Procent.

8) Rentabilität.

Bis zum Jahre 1848 incl. wurden die Actien mit **4** Procent aus dem Baufonds verzinst. Nachher wurden nur Dividenden gezahlt, und zwar für 1849: **1$\frac{1}{2}$**, für 1850: **3**, für 1851 und 1852 je **3$\frac{1}{2}$**, für 1853 und 1854 jedesmal **4**, für 1855: **5$\frac{1}{2}$**, für 1856: **7**, für 1857: **9** Procent. Im Durchschnitt kommen demnach auf jedes Jahr (1849 bis 1857) **4$\frac{5}{9}$** Procent. — Eisenbahnsteuer für 1857: **42,500** Thlr.

9) Reservefonds.

Die jährlich zum Reservefonds zurückzulegende Summe darf nicht unter **1** und nicht über **2** Procent des Anlagecapitals betragen, doch findet die Ansammlung des Reservefonds nur insoweit statt, als derselbe nicht mehr als **500,000** Thlr. beträgt.

Ende 1852 war der Reservefonds mit **200,000** Thlr. dotirt, Ende 1855 mit **352,974** Thlr., Ende 1856 mit **392,796** Thlr. (ohne einen Extra=Reservefonds von **41,548** Thlr.), Ende 1857 mit **492,796** Thlr.

Im Jahre 1858 wird jener durch die Zahlung von **7204** Thlr. auf die nach den Statuten überhaupt nur zulässige Höhe von **500,000** Thlr. gebracht werden. Ein besonderer Erneuerungsfonds besteht nicht.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

39 Locomotiven (incl. 3 außer Betrieb gesetzte), wovon 6 von Stephenson in Newcastle, 2 von Taylor u. Comp., 1 von Longridge u. Comp., 24 von Borsig in Berlin, 4 aus der Maschinen=Fabrik der Magdeburg=Hamburger Dampfschifffahrts=Compagnie in Buckau, 2 aus der eigenen Werkstätte der Gesellschaft in Berlin;

93 Personenwagen (incl. 14 Stück gemeinschaftliches Eigenthum mit der Magdeburg=Halberstädter Eisenbahn);

507 andere Wagen.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

16. Berlin-Stettin (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **22$\frac{3}{4}$** Meilen. Die Bahn zerfällt in eine **35,703$\frac{1}{2}$** preuß. Ruthen oder **18$\frac{1}{8}$** Meilen lange Hauptbahn von **Berlin** über die Stationen Bernau, Biesenthal, Neustadt=Eberswalde, Chorin, Angermünde, Passow, Casekow, Tantow nach **Stettin**, und eine **9152** Ruthen oder **4$\frac{2}{3}$** Meilen lange Zweigbahn von **Stettin** über Finkenwalde, **Damm** und Carolinenhorst nach **Stargard**, wo die Stargard=Posener Bahn beginnt, deren Züge jedoch die ganze Strecke von Stettin bis Posen befahren. Im Bau befindet sich eine Bahn in Hinterpommern von **Stargard** nach **Cöslin**, über Freienwalde, Labes, Schievelbein und Belgard, mit einer Zweigbahn von Belgard über Cörlin nach **Colberg** (Länge: 22$\frac{5}{8}$ preuß. oder 23$\frac{3}{4}$ deutsche Meilen). Außerdem beabsichtigt die Gesellschaft noch den Bau einer Bahn von Angermünde oder Passow über Prenzlau, Pasewalk und Anclam nach **Greifswald** (17—18 M.), sowie einer Bahn von **Stettin** nach **Pasewalk** (5$\frac{3}{4}$ M.).

2) Beschreibung der Bahn.

Die ganze Bahn hat nur einfaches Geleise, auch beträgt die Kronenbreite des Planums größtentheils nur **14** Fuß, doch haben sämmtliche hohe Dämme, Durchstiche, Brücken und Durchlässe die doppelte Breite, und das Terrain für das zweite Geleise ist auf der ganzen Bahnlinie erworben. Der Oberbau besteht aus breitbasigen Schienen, von denen der Fuß theils 17, theils 20, theils 22$\frac{1}{2}$ Pfd. wiegt; und zwar haben auf der Hauptbahn **7057** Ruthen Schienen von 17 Pfd., welche allmälig gegen 22$\frac{1}{2}$pfündige ausgewechselt werden, **11,487$\frac{5}{8}$** R. 20pfündige und **23,949$\frac{3}{4}$** R. 22$\frac{1}{2}$pfündige; auf der Zweigbahn **2020$\frac{1}{2}$** Ruthen 17pfündige, **9171$\frac{1}{2}$** Ruthen 20pfündige Schienen. Die Schienen liegen auf eichenen, 7$\frac{3}{4}$ Fuß langen, **10** Zoll breiten und 6 Zoll hohen Querschwellen, welche fast sämmtlich — theils mit Kupfervitriol=, theils mit Eisenvitriol=Auflösung — kyanisirt sind. Von Berlin bis Stettin sind **6930$\frac{1}{2}$** Ruthen horizontal, **13,772** Ruthen steigend, **15,001** Ruthen fallend, und zwar beträgt die Erhebung im Ganzen **364$\frac{1}{7}$**, das Fallen **461** Fuß, die größte Steigung **1** auf **240**. Von der Zweigbahn sind **4162** Ruthen horizontal, **3680** Ruthen steigend (um

115⅝ Fuß), **1310** Ruthen fallend (um 23½ Fuß); größte Steigung **1** auf **320**. Die geraden Strecken betragen auf der ganzen Bahn **36,053** Ruthen (größte 3510 und 3470), die Krümmungen **8803** R. (mit Halbmessern von 138—1064 R.).

Die größten Schwierigkeiten beim Bau waren bei Stettin (Abgrabung einer Berglehne), Pommerensdorf (Einschnitt und Damm von 51½ Fuß Höhe) und Marienhof (Durchstich von 600 Ruthen Länge und 32—36 Fuß Tiefe) zu überwinden. Der höchste Damm ist der über den Finow-Canal bei Neustadt (74 Fuß hoch).

An Kunstarbeiten waren 48 Brücken, 31 Doppel- und 85 einfache Durchlässe, 68 Seitendurchlässe, 28 Brücken und Durchlässe durch Seitenwege, 17 Ueber- und Unterbrückungen für Communicationswege auszuführen. Die bedeutendsten Brücken sind die über den Finow-Canal (42 Fuß hoch), über die Schwärze (in einem 49 Fuß hohen Damme) und über den Pechbach (unter einem 56 Fuß hohen Damme). Die Hauptbahn enthält 121 Dämme und 126 Einschnitte, die Zweigbahn 14 Dämme, 12 Einschnitte und einen Tunnel von 165½ Fuß Länge.

3) Geschichte.

Constituirung des Berlin-Stettiner Eisenbahn-Comités in Stettin am 14 März 1835. Erweiterung desselben am 1. März 1836. Vorläufige Genehmigung des Königs am 18. März 1836. Erste Generalversammlung der Actionaire am 18. März 1839; zweite am 3. Oct. dess. J. (bis dahin waren nur etwa 1 Mill. Thlr. unterzeichnet). Am 12. Decbr. 1839 bewilligte der altpommersche Communal-Landtag eine Zinsgarantie von **4** Procent für die noch nicht gezeichneten Actien auf 6 Jahre vom vollendeten Bau der ganzen Bahn an (genehmigt am 3. Febr. und 19. März 1840). Vereinbarung des Statuts und Wahl des Directoriums und Verwaltungsraths am 13.—15. Juni 1840. Bestätigung des Statuts am 12. Octbr. 1840. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Arndt** im Frühjahr 841. Eröffnung der Strecken von Berlin bis Neustadt-Eberswalde am 30. Juli 1842, von Neustadt bis Angermünde am 15. Novbr. 1842, von Angermünde bis Stettin und somit der ganzen Hauptbahn am 15. August (für den Güterverkehr am 16. September) 1843. In der Generalversammlung am 26. Mai 1843 wurde die Anlage einer Zweigbahn von Stettin nach Stargard beschlossen, dieser Beschluß auch am 26. Januar 1844 von der Regierung bestätigt, aber erst am 29. April

1846 wurde diese Zweigbahn eröffnet. Am 10. August 1847 wurde der Betrieb derselben von der Stargard-Posener Eisenbahngesellschaft übernommen.

Am 28. Februar 1856 beschloß die Gesellschaft, ihr Unternehmen auf eine Bahn nach Cöslin und Colberg auszudehnen, und genehmigte den darüber zwischen der Direction und der Staatsregierung abgeschlossenen Vertrag. Die Concession für diese Bahn wurde am 18. August 1856 ertheilt, worauf die Generalversammlung am 5. Novbr. 1856 jenen ersten Beschluß wiederholte. Im Jahre 1857 begann der Bau dieser Bahn, welchen Baurath **Wiebe** als erster Techniker leitet. Am 26. Juni 1856 beschloß die Gesellschaft den Bau einer Bahn über Pasewalk nach Greifswalde, jedoch unter der Voraussetzung, daß die von der Bahn betroffenen Kreise, Städte u. s. w. den erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich abtreten und außerdem ein Darlehn von 1 Mill. Thlr. zu 3½ Procent bewilligen. Der Antrag des Directoriums, dasselbe zu ermächtigen, von der durch den Beschluß der gedachten General-Versammlung als Bedingung des vorpommerschen Bahnbaues aufgestellten unentgeltlichen Gewährung des definitiv und vorübergehend erforderlichen Grund und Bodens, soweit dieselbe in einzelnen Kreisen nicht zu ermöglichen ist, Abstand nehmen und sich dagegen mit einer nach seinem und des Verwaltungsrathes Ermessen ausreichenden Geldentschädigung begnügen zu dürfen, wurde von der Generalversammlung am 27. Mai 1858 zwar angenommen, aber nicht mit der erforderlichen ⅔ Majorität (nämlich mit 566 gegen 287 Stimmen), ist daher als abgelehnt zu betrachten. Der Handelsminister hat nun zu entscheiden, ob zu dem gefaßten Beschlusse eine ⅔ Majorität erforderlich oder absolute Majorität ausreichend ist.

Von der hinterpommerschen Bahn waren am 1. April 1858 17⅝ Meilen in der Erdarbeit vollendet und nur 2⅛ Meilen noch nicht in Angriff genommen. Die Eröffnung soll im Frühjahr 1859 stattfinden.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital **6,024,000** Thaler in Voll-Actien zu **200** Thlr. und Halbactien zu **100** Thlr.

Das anfängliche Actiencapital betrug nur **2,724,000** Thaler, wurde aber durch Beschluß vom 26. Mai 1843 (bestätigt am 26. Jan. 1844) um **1,500,000** Thlr., durch Beschluß vom 28. Mai 1846 (bestätigt am 29. Januar 1847) um **600,000** Thlr. und durch Beschluß

vom 26. Mai 1854 (bestätigt durch Cabinetsordre vom 30. Aug. d. J.) abermals um **1,200,000** Thlr. (in Actien zu **100** Thlr.) erhöht.

2) Prioritätsanleihen: a) **800,000** Thlr. zu **4½** Procent.

Bereits durch das Privilegium vom 13. Febr. 1843 wurde eine Schuld von **500,000** Thlr. in Obligationen zu **200** Thlr. und mit **4** Procent Zinsen creirt. An die Stelle derselben trat durch Beschluß vom 25. Mai 1848 und Privilegium vom 25. Juni dess. J. eine fünfprocentige Anleihe von **800,000** Thlr., deren Zinsfuß nach dem Beschluß vom 30. Mai 1851 (bestätigt am 9. Septbr. dess. J.) seit 1. Jan. 1852 auf **4½** Procent herabgesetzt worden ist. Zur allmäligen Tilgung dieser Schuld wird vom Jahre 1849 an jährlich ½ Procent des Capitalbetrags nebst den ersparten Zinsen verwendet, so daß die Anleihe jährlich **40,000** Thlr. kostet.

b) **7,500,000** Thlr. zu **4** Procent.

Diese Anleihe ist für den Bau der hinterpommerschen Eisenbahn bestimmt und zerfällt in **22,000** Prioritätsactien in Apoints von **1000**, **500** und **200** Thlr. (Zahlung der Zinsen am 1. April und 1. Octbr.) Wirft das Unternehmen jener Bahn weniger als **4** Procent ab, so schießt die Gesellschaft zuerst ½ Procent zu, den Rest bis zu **3½** Procent die Staatscasse (s. Gesetz vom 15. Mai 1856). Nach Rückvergütung der etwa vom Staate geleisteten Zinszuschüsse wird das erste halbe Procent des Reinertrags über **4** Procent zur Amortisation der Anleihe verwandt, das zweite der Gesellschaft überlassen, der Rest zwischen dieser und der Staatscasse getheilt. Ist die Amortisation des ganzen Anlagecapitals vollendet, so theilen Gesellschaft und Staatscasse den Reinertrag der Bahn zu gleichen Theilen. Sollte die Realisation der Anleihe nicht zu bewirken sein, so ist die Gesellschaft vom Bau der Bahn dispensirt.

c) **4,000,000** Thlr. zu **4** Procent, nach dem Privilegium vom 6. Septbr. 1858, mit denselben Bestimmungen wie die vorige Anleihe. (In der außerordentlichen Generalversammlung am 15. Juli 1858 wurde beschlossen, den zur Vollendung der Zweigbahn nach Cöslin und Colberg, welche statt **7½** Mill. etwa **9½** Mill. Thlr. kosten wird, wovon bis Ende 1857 **2,988,891** Thlr. verausgabt waren, noch erforderlichen Geldbedarf durch fernere Emission vierprocentiger garantirter Prioritätsobligationen zu beschaffen.)

Demnach beträgt das gesammte concessionirte Anlagecapital gegenwärtig **18,324,000** Thlr. Das für die Bahn nach Greifswald erforder-

5

liche Capital soll durch Stammactien aufgebracht werden, so daß auf 500 Thlr. in alten Actien **400** Thlr. in neuen ausgegeben werden. Dadurch würde sich das Actiencapital bis auf **10,843,200** Thaler vermehren.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei allen preußischen Privatbahnen unter eigner Verwaltung. (S. Einleit.)

6) Verfassung.

Das Directorium besteht aus 7 Mitgliedern, die in Stettin wohnhaft sein müssen. Als Vertreter der innern Rechte der Gesellschaft gegen das Directorium dient ein aus 15 Mitgliedern (von denen mindestens 8 in Stettin wohnen müssen) bestehender Verwaltungsrath. Die ordentliche jährliche Generalversammlung findet am letzten Donnerstag im Monat Mai statt. Zur Theilnahme an den Beschlüssen der Generalversammlungen berechtigt der Besitz von mindestens 5 Actien, und zwar geben 5—14 Actien eine Stimme, 15—24 Actien zwei, 25 bis 39 Actien drei, 40—59 Actien vier, 60—89 Actien fünf, 90 bis 119 Actien sechs, 120—159 Actien sieben, 160—199 Actien acht, 200 und mehr Actien 10 Stimmen; mehr als 10 Stimmen kann Niemand abgeben.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben	Reine Einnahme
			f. Pers.	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1844	272584	758808	275745½	131111	7094	413950	193321	220629
1845	262543	882042	273904	154877	7398	436179	199426	236753
1846	372127	1079411	337297	188302	3391	528990½	286440	242550
1847	297499	1540612	343321	271034	6366	673028	341183	331845
1848	279768	1258677	312332½	228453	2798	605065	387867½	217198
1849	272528	1048653	372161	225420	7323	670553	375502	295051
1850	263518	1142805	429719	251737	8317	761560	401916½	368431
1851	273969	1319114	447935	296783	13385	831902½	450881	434563
1852	307346	1582357	465606	368894	11290	931752	554690	464083½
1853	314329	1716097	486513	411600	11105	1004042	565134	508827
1854	3279[illegible]	3068767	506590	662169	9182	1278284	624942	924156
1855	326597	3641301	526658	765178	29176	1438471	681892	863615
1856	383466	2880631	614381	629366	26355	1376997	626429	750568
1857	411066	3057348	614705	630559	32215½	1406669	643793	762876

Von der angegebenen Ausgabe wurden aus dem Reservefonds gedeckt und sind der reinen Einnahme wieder zugerechnet 1850: **8788**, 1851: **53,542**, 1852: **87,021½**, 1853: **69,919**, 1854: **270,814**, 1855: **170,036** Thlr.

Mit diesen Beträgen betrugen die Ausgaben nach Procenten der Brutto-Einnahme
1844: **47**, 1845: **45¾**, 1846: **54**, 1847: **50**, 1848: **64**, 1849: **56**, 1850: **52¾**, 1851: **54⅕**, 1852: **59½**, 1853: **56 3/10**, 1854: **48 9/10**, 1855: **47⅕**, 1856: **45½**, 1857: **45¾** Procent.

Vom Jahre 1847 an bezieht sich die Zahl der transportirten Personen und Centner nur auf die Hauptbahn, während sich die ganze Einnahme und Ausgabe auf die ganze Bahn bezieht.

Die Einnahme von der Zweigbahn betrug 1846: **37,849**, 1847: **52,307**, 1848: **61,482**, 1849: **65,649**, 1850: **71,787**, 1851: **73,799**, 1852: **85,962**, 1853: **94,823**, 1854: **100,343**, 1855: **117,459**, 1856: **106,894**, 1857: **129,189** Thaler. Soviel beträgt nämlich die Vergütung, welche die Stargard-Posener Gesellschaft für den ihr überlassenen Betrieb der Zweigbahn gezahlt hat.

8) Rentabilität.

Aus den Einnahme-Ueberschüssen werden zunächst 4 Procent Actienzinsen entnommen, der Ueberrest als besondere Dividende vertheilt. An Zinsen und Dividenden zusammen wurden gezahlt für 1844: **5**, 1845: **5⅛**, 1846: **5¼**, 1847: **6**, 1848: **4**, 1849: **5⅕**, 1850: **6½**, 1851: **7⅔**, 1852: **8**, 1853: **8**, 1854: **9**, 1855: **9½**, 1856: **9 5/12**, 1857: **9 7/12** Procent. Dies giebt im Durchschnitt jährlich über **7** Procent*).

9) Reservefonds.

Diese Bahn besitzt einen doppelten Reservefonds: einen Reserve-Baufonds für die jährlich vorkommenden ordentlichen Hauptreparaturen und Ergänzungen, und einen Reservefonds für unerwartete Einnahme-Ausfälle, Verbesserungen und außergewöhnliche Ausgaben. Der erstere entsteht durch den Ueberschuß der im voraus veranschlagten Reparatur- und Ergänzungskosten über die jedesmaligen effectiven Ausgaben für

*) Die Eröffnung der Bahn von Frankfurt a. O. nach Kreuz hat der Berlin-Stettiner Bahn den ganzen Verkehr zwischen Berlin und der Ostbahn entzogen, und daher auf die Einnahmen derselben sehr ungünstig eingewirkt, so daß eine empfindliche Abnahme der Rentabilität unvermeidlich scheint.

diese Gegenstände. Ende 1856 betrug der Reserve-Baufonds **630,388** Thlr., Ende 1857: **756,982** Thlr. Der zweite Reservefonds (Extra-Reservefonds) wird dadurch gebildet, daß in den Fällen, wo Zinsen und Dividende mehr als **6** Procent des Anlagecapitals ausmachen, von dem Betrage über **6** Procent ein Fünftel zu dem genannten Reservefonds genommen wird. Für 1850 wurden diesem Reservefonds **6676**, für 1851: **20,420**, für 1852: **35,521** Thlr., für 1853: **35,651**, für 1854: **60,460**, für 1855: **70,965** Thlr. (statt der statutenmäßig verpflichteten Summe von 26,400 Thlr.) überwiesen. Bestand Ende 1856: **13,835** Thlr., wozu jedoch noch **69,800** Thlr. Zuschuß für 1856 kommen; Ende 1857: nur **1447** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

35 Locomotiven, nämlich 2 von Sharp & Comp. in Manchester und 33 von Borsig in Berlin (5 von Sharp u. Comp. und 2 von Jones & Potts in Newton sind außer Betrieb gesetzt; 3 haben 8, die andern 6 Räder);
73 Personenwagen mit 3434 Plätzen;
10 Vieh-, 15 Gepäck- und 227 Güterwagen;
56 Arbeitswagen und 4 Schneepflüge.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

*17. Berlin-Stralsund (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn soll von **Berlin** über Oranienburg, Zehdenick, Fürstenberg, Altstrelitz, Neustrelitz, Neu-Brandenburg, Treptow, Demmin und Grimmen nach **Stralsund** gehen. Länge: **28** Meilen.

2) Geschichte.

Die vorläufige Genehmigung der Regierung ist ertheilt. Die Actienzeichnung sollte bis 24. Juni 1856 stattfinden, hat aber kein befriedigendes Resultat gegeben, da von der Ausführung nichts weiter verlautet hat.

3) Anlagecapital.

Das Stammcapital beträgt **6,500,000** Thaler in Actien à **100** Thlr. Während der Bauzeit werden die Einzahlungen mit **4** Procent verzinst.

4) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Stralsund. Die ordentliche Generalversammlung findet jährlich im zweiten Kalender-Quartal statt. Je 5 Actien geben eine Stimme, doch kann kein Actionair für sich selbst oder als Bevollmächtigter mehr als 50 Stimmen in seiner Hand vereinigen. — Die Direction besteht aus 5 Mitgliedern.

5) Reservefonds.

Nach Bestreitung der laufenden Ausgaben wird ½ Procent des Anlagecapitals zur Bildung eines Reservefonds vorweggenommen. Hat derselbe die Höhe von **300,000** Thlr. erreicht, so können fernere Zuschüsse nach Befinden aufhören.

---

*18. Berlin-Wiener Centralbahn (Privatbahn).

Für diese Bahn existiren zwei concurrirende Projecte: 1) von **Fürstenwalde** über Cottbus nach **Bautzen**; 2) von **Berlin** über Luckau, Cottbus, Görlitz, Hirschberg, Waldenburg, Glatz, Habelschwerdt und Mittelwalde nach **Wildenschwerdt**, eventuell mit einer Abzweigung von **Niesky** nach **Löbau**. Ein am 28. April 1855 eingereichtes Concessionsgesuch des für die erste Linie 1854 gebildeten Comités ist zur Zeit noch nicht erledigt. Die Länge derselben würde **15** Meilen (Neubau), die Baukosten etwa **4** Mill. Thlr. betragen. Die Länge der letztern Linie würde **59** Meilen, die Baukosten etwa **21** Mill. Thlr. betragen (Berlin-Görlitz **27** Meilen, **8** Mill.; Görlitz-Waldenburg **16** Meilen, **6½** Mill.; Waldenburg-Wildenschwerdt **16** Meilen, **5½** Mill.; Bahnhof in Berlin ꝛc. **1** Mill.). Im Mai 1856 hat sich für die ganze Linie bis Wildenschwerdt in Berlin ein Comité gebildet. Im Sommer 1858 wurde zur Bahn von Berlin bis Görlitz vorläufige Concession ertheilt.

Bingen-Neunkirchen, siehe Rhein-Nahe-Eisenbahn.

---

*19. Bochum-Herne (Privatbahn).

Länge: fast **1** Meile. Für den Bau dieser sich bei Herne an die Cöln-Mindener Bahn anschließenden Kohlenbahn wurde in Berlin am 10. April 1858 eine Gesellschaft begründet. Capital: **600,000** Thlr. in Actien à **200** Thlr. (wovon die Gründer **215,000** Thlr. gezeichnet haben). Hiervon sind **300,000** Thlr. auf die Bahn und **250,000** Thlr. auf den Wagenpark berechnet. Für die ersten 20 Jahre haben drei Kohlengruben 6 Procent Zinsen garantirt.

---

†20. Bonn-Cöln (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn beginnt am südwestlichen Ende der Stadt **Cöln**, in der Nähe der St. Pantaleonskirche, läuft in ziemlicher Entfernung vom Rhein, aber in der Nähe des Vorgebirges über Brühl und mündet am südwestlichen Ende der Stadt **Bonn** an der Poppelsdorfer Allee. Sie ist **7787** Ruthen oder beinahe **4** deutsche Meilen lang. Haltepunkte zwischen Cöln und Bonn: Kalscheuren, Brühl, Sechtem, Roisdorf. Von Bonn führt eine **3700** Ruthen oder **1**$\frac{7}{8}$ M. lange Zweigbahn über Godesberg und Mehlem nach Rolandseck, so daß die Gesammtlänge der Bahn etwa **5**$\frac{5}{6}$ Meilen beträgt.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Hauptbahn überschreitet die Festungsgräben von Cöln auf 2 hölzernen Brücken, einen Theil des Glacis auf einem **240** Fuß langen hölzernen Viaducte. Sowohl die Steigungs- als die Krümmungsverhältnisse sind sehr günstig; die größte Steigung ist **1** auf **300**, der kleinste Krümmungshalbmesser **502** Ruthen. Von Cöln aus steigt die Bahn um **100**$\frac{1}{8}$ und fällt um **47**$\frac{7}{8}$ Fuß; **5080** Ruthen sind steigend, **4378** fallend, **2017** horizontal. In Curven liegen **2840** Ruthen. — Das Planum ist **26** Fuß breit und auf eine Doppelbahn

berechnet, doch ist der Oberbau vorläufig nur für ein Geleise eingerichtet. Die Schienen zwischen Cöln und Bonn sind breitbasige oder Vignoles=Schienen, **15** Fuß lang, wiegen pr. Fuß 19 Pfd., ruhen an den Enden mittelst hölzerner Keile in gußeisernen Stühlen und liegen auf halbrunden eichenen Querschwellen von **8½** Fuß Länge und **11** bis **13** Zoll Durchmesser. Zwischen Bonn und Rolandseck wiegen die Schienen **22⅔** Pfd. pr. Fuß. Gegenwärtig wird zwischen Cöln und Kalscheuren sowie zwischen Roisdorf und Bonn das zweite Geleise angelegt. — Der tiefste Einschnitt (bei Sechtem) ist **17** Fuß tief, der höchste Damm **22** F. hoch. Die Bauwerke sind von keiner Erheblichkeit.

3) Geschichte.

Subscription im Jahre 1836. Erste Generalversammlung in Bonn am 4. April 1837. Statut angenommen am 24. April 1837, abgeändert am 21. und 27. Septbr. 1840. Vorläufige Genehmigung des Bahnbaues am 6. Juli 1840, Bestätigung der Statuten am 11. Febr. 1841. Eröffnung der Bahn am 15. Febr. 1844.

Nach den Statuten war die Gesellschaft nicht nur befugt, Zweigbahnen zum Anschluß an die rheinische Eisenbahn bei Cöln und an den Rhein bei Bonn anzulegen, sondern auch die Bahn bis an den Fuß des Siebengebirges auszudehnen. Die außerordentliche Generalversammlung vom 20. December 1852 ertheilte der Direction die Vollmacht, die Concession zur Fortführung der Bahn von Bonn bis Bingen resp. Coblenz nachzusuchen und die ganze Angelegenheit definitiv zu ordnen. Die Generalversammlung am 30. Mai 1853 beschloß auf Antrag der Direction, in Erwartung der spätern Concession zur Fortführung der Bahn bis Bingen resp. Coblenz die nöthigen Schritte zur einstweiligen Fortsetzung der Bahn bis an den Fuß des Siebengebirges (Rolandseck) zu thun. Am 6. Sept. dess. J. wurde die vorläufige königl. Genehmigung dazu, durch Cabinetsordre vom 4. Aug. 1854 aber die definitive Genehmigung ertheilt; am 6. Dec. 1854 begann der Bau; am 15. Octbr. 1855 wurde der größte Theil der Zweigbahn (bis Rolandswerth), am 21. Januar 1856 der übrige Theil (etwas über ¼ Meile) in Betrieb gesetzt.

Im Jahre 1854 räumte die Gesellschaft dem Staate die Befugniß ein, für den Fall, daß eine Privatgesellschaft zu dem Bau einer Eisenbahn nach Coblenz oder weiter concessionirt werden sollte, mit dem Unternehmen dieser Gesellschaft das der Bonn=Cölner Eisenbahngesellschaft

lichen Bonn=Cölner Eisenbahnactien jährlich eine Dividende von **5½** Procent vorab gewährt wird.

9) **Reservefonds.**

Nach den Statuten trat eine Ueberweisung an den Reservefonds nur dann ein, wenn für das verflossene Jahr wenigstens **6** Procent unter die Actionaire vertheilt waren, und zwar erhielt jener dann ein Fünftel des Ueberschusses. Anfang 1853 betrug der Reservefonds **25,613** Thlr., Ende 1856 nur noch **7155** Thlr.

10) **Betriebsmaterial.**

Ende 1856 waren vorhanden:
10 Locomotiven (7 von Sharp Brothers & Comp., 2 von Borsig in Berlin, 1 von Regnier=Poncelet in Lüttich);
10 Tender; 48 Personen=, 7 Gepäck= und 26 Güterwagen.

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

21. Braunschweigische Staatseisenbahn.

1) **Länge und Bahnlinie.**

Länge: **24$\frac{1}{9}$** geogr. Meilen. Die Bahn besteht zur Zeit aus folgenden 5 Strecken: 1) von **Braunschweig** bis **Wolfenbüttel**, **1$\frac{3}{5}$** M.; 2) von **Wolfenbüttel** über Schöppenstedt, Jerxheim und Wegersleben bis **Oschersleben** zum Anschluß an die Magdeburg=Halberstadter Eisenbahn, **7$\frac{3}{10}$** Meilen; 3) von **Wolfenbüttel** bis **Harzburg** über Börßum, Schladen und Bienenburg, **4½** Meilen; 4) von **Braunschweig** über Bechelde bis zur **hannoverschen Grenze** zum Anschluß an die hannov. Staatsbahn, **2½** Meilen; 5) (Südbahn) von **Börßum** über Salzgitter, Ringelheim, Lutter am Barenberge, Seesen und Gandersheim bis **Kreiensen** zum Anschluß an die hannoversche Südbahn, **8$\frac{1}{5}$** Meilen. (Haltestellen der Südbahn: Gielde, Neukrug, Ildehausen.) Von der zweiten Strecke liegen jedoch **2$\frac{5}{12}$** M. auf preußischem, von der dritten **1$\frac{4}{5}$** M.

und von der fünften $3\frac{7}{10}$ Meilen auf hannoverschem, zusammen also fast **8** M. auf fremdem Gebiete.

Im Bau begriffen und in der Hauptsache vollendet ist eine **3** M. lange Zweigbahn von **Jerxheim** über Söllingen, Schöningen und Büddenstedt nach **Helmstedt**.

2) Beschreibung der Bahn.

Etwa **11¼** M. (von Oschersleben bis zur hannoverschen Grenze) haben Doppelgeleise. Die Schienen (Vignoles-Schienen) wiegen pr. Fuß 17—$22\frac{9}{10}$ Pfund, sind $3\frac{1}{8}$—$5\frac{1}{4}$ Zoll hoch und liegen auf Querschwellen von Eichen-, Buchen-, und Kiefernholz.

Horizontal sind im Ganzen nur **4⅞** Meilen, steigend (von Braunschweig aus) **12¼** Meilen, fallend **7** Meilen. Zwischen Braunschweig und Oschersleben steigt die Bahn um **110** und fällt um **90**, von Wolfenbüttel bis Harzburg steigt sie um **557**, von Braunschweig bis zur hannoverschen Grenze steigt sie um **32** und fällt um **14¾** Fuß. Die steilste Steigung beträgt **1** auf **45** und kommt auf **120** Ruthen zwischen Vienenburg und Harzburg vor; außerdem kommt einmal **1** auf **59** und einmal **1** auf **76** vor. Von Wolfenbüttel bis Oschersleben ist die stärkste Steigung **1** auf **400**, von Braunschweig bis zur hannoverschen Grenze **1** auf **368**.

Die Länge der geraden Strecken beträgt zusammen **14⅝** Meilen; die der Curven über **9¼** Meilen; der kleinste Radius der Curven **125** Ruthen. Mittlere Höhe der Dämme fast **9**, größte Höhe **57** Fuß; mittlere Tiefe der Einschnitte **9⅓**, größte **76** Fuß.

An Brücken und Durchlässen sind vorhanden: 1) unter der Bahn:

46 von mehr als **12** Fuß Spannweite,
262 von weniger " " "

2) neben der Bahn resp. 12 und 255; ferner 5 Uebergänge über die Bahn, 15 unter derselben und 302 im Niveau.

Bedeutende Bauwerke waren nicht erforderlich.

3) Geschichte.

Abschluß von Staatsverträgen: 1) mit Hannover am 13. Novbr. 1837 über die Eisenbahn von Braunschweig nach Harzburg; 2) mit

Hannover am 22. Febr. 1841, am 19. März 1842 und am 1. Mai 1844 über die Eisenbahn von Braunschweig nach Hannover; 3) mit Preußen am 10. April 1841 über die Eisenbahn von Magdeburg nach Braunschweig.

Am 22. August 1837 begann der Bau der Eisenbahnstrecke nach Wolfenbüttel unter Leitung des Kreisbaumeisters **Märtens**; die Eröffnung derselben erfolgte am 1. Decbr. 1838. Die Eröffnungen der übrigen Strecken folgten in nachstehenden Abschnitten:

am 10. August 1840 von Vienenburg bis Harzburg (mit Pferden);
am 22. August 1840 von Wolfenbüttel bis Schladen;
am 31. October 1841 von Schladen bis Vienenburg (womit die dritte der oben genannten Strecken vollendet war);
am 16. Juli 1843 von Wolfenbüttel bis Oschersleben;
am 8. Nov. 1843 von Vienenburg bis Harzburg (mit Locomotiven);
am 19. Mai 1844 von Braunschweig bis zur hannov. Grenze, resp. Hannover;
am 5. August 1856 von Börßum bis Kreiensen (für den Güterverkehr erst am 31. März 1857).

4) Anlagecapital.

Gesammtaufwand für die älteren Bahnen bis Ende 1856: **4,952,660** Thlr., wovon **4,078,000** Thlr. durch Anleihen (hiervon sind getilgt **573,083** Thlr.), **1,150,486** Thlr. aber oder nach Abzug des Werthes der aus der Nutzung gefallenen Anlagen nur **874,660** Thlr. durch Betriebseinnahmen gedeckt wurden. Davon kommen auf den Oberbau **1,813,368**, auf die Bahnhöfe **754,069**, auf die Wagen **604,517**, auf die Locomotiven **441,402**, auf die Erdarbeiten **390,000**, auf die Grundentschädigung **319,847** Thlr. Auf die geographische Meile kommen im Durchschnitt **311,684** Thlr.

Für die braunschweigische Südbahn von Börßum bis Kreiensen haben die Stände am 4. Juni 1853 eine Summe von **2,890,000** Thlr. bewilligt (wovon Ende 1856 **2,840,430** Thaler verausgabt waren), für die Zweigbahn nach Helmstedt im Juni 1856: **1,063,000** Thaler. Für die erstere Bahn wurden am 19. März 1858 noch **171,750** Thlr. nachbewilligt.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben	Reine Einnahme
			f. Pers.	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1839*)	324966	. . . .	35928	209	1580	37717	22914	14803
1840	247202	. . . .	29496	2166	1838	33500	29236	4264
1841	270541	. . . .	39625	16556	1444	57625	54815	2810
1842	289454	. . . .	46079	29065	5572	80717	57218	23499
1843	337979	. . . .	81063	40127	8139	129329	90846	38483
1844	440802	. . . .	144440	80793	1934	227167	162990	64177
1845	501666	1332157	155645	93954	2242	251841	185079	66762
1846	528471	2010916	173657	127606	5288	306551	199324	107227
1847	585306	. . . .	187300	179628	4108	371036	252602	119434
1848	673259	. . . .	211984	212874	5765	430623	251609	179014
1849	699208	4542523	221098	317396	33661	572155	296840	275315
1850	869378	8544919	231468	370975	5874	608317	330996	277321
1851	1104576	10575293	286255	406402	6637	699294	333862	365432
1852	1145597	13197284	294848	445496	13927	754271	352349	401922
1853	754548	7088628	300343	531737	17656	849736	385164	464572
1854	769733	8067815	309569	639999	14282	963850	494172	469678
1855	763069	9232439	308026	708677	13805	1030508	572441	458067
1856	897140†)	10517454	360722	833777	10522	1205021	577352	627669

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Ausgabe 1849: **$51\frac{7}{8}$**, 1850: **$54\frac{2}{5}$**, 1851: **$47\frac{3}{4}$**, 1852: **$46\frac{3}{4}$**, 1853: **$45\frac{3}{10}$**, 1854: **$51\frac{1}{3}$**, 1855: **$55\frac{1}{2}$**, 1856: **$47\frac{1}{3}$** Procent.

Die Verzinsung des ursprünglichen Anlagecapitals betrug 1849: **$7\frac{2}{3}$**, 1850: über **8**, 1851: **$9\frac{1}{2}$**, 1852: **$10\frac{1}{2}$**, 1853: **$13\frac{1}{2}$**, 1854: **$11\frac{1}{2}$**, 1855: **$12\frac{3}{5}$**, 1856: **$15\frac{1}{3}$** Proc. Von allen in Deutschland vorhandenen Staatsbahnen sind demnach die braunschweigischen die rentabelsten.

Der Bestand des Reservefonds war Ende 1856: **196,338** Thlr.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1856 waren vorhanden:

38 Locomotiven (alle mit 6 Rädern und mit Expansion, 15 sind gekuppelt), nämlich: 5 von Stephenson in Newcastle, 1 von Sharp

---

*) Vom 1. Decbr. 1838 bis Ende 1839. Im ersten Betriebsjahre vom 1. Decbr. 1838 bis 30. Novbr. 1839 sind 312,134 Personen gefahren.

†) Excl. Südbahn.

u. Comp., 5 von Forrester in Liverpool, 23 von Egestorf in Hannover, 3 aus der Maschinenbauanstalt in Zorge, 1 aus der Bahnhofswerkstätte in Braunschweig;
30 Tender;
70 Personenwagen mit 3524 Plätzen;
430 Güterwagen für 55053 Centner;
30 Erdwagen für 900 Centner.

---

*22. Bremen-Brake-Oldenburg (Privatbahn).

Diese projectirte Bahn soll von Bremen über Delmenhorst und Huntebrück, von wo eine Zweigbahn nach Oldenburg abgehen wird, dann über Elsfleth längs der Weser auf dem linken Ufer derselben bis Brake führen. Gesammtlänge: **9** Meilen (Hauptbahn $6\frac{1}{2}$ Meilen, Zweigbahn $2\frac{1}{2}$ Meilen). Die Vorarbeiten haben begonnen. Ein Vertrag über diese Bahn ist dem Vernehmen nach zwischen Bremen und Oldenburg im Juni d. J. abgeschlossen worden. Im October 1858 wurde dem Comité von Oldenburg und Bremen vorläufige Concession ertheilt und eine Zinsgarantie von **$3\frac{1}{2}$** Procent bewilligt.

---

23. Breslau-Schweidnitz-Freiburg (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn besteht aus zwei sich in Königszelt bei Jauernik kreuzenden Linien: 1) der **$7\frac{3}{4}$** Meilen langen Hauptbahn von **Breslau** bis **Freiburg** (über Schmolz, Canth, Mettkau, Ingramsdorf, Saarau, Königszelt) und einer **$2\frac{1}{3}$** Meilen langen Verlängerung derselben über Altwasser und Waldenburg bis Hermsdorf und in das dortige Kohlenrevier, zusammen etwas über 10 Meilen; 2) der Bahn von **Liegnitz** nach **Frankenstein** (über Jauer, Striegau, Königszelt, Schweidnitz, Faulbrück, Reichenbach und Gnadenfrei, $12\frac{4}{5}$ Meilen, was also zusammen etwas über **$22\frac{4}{5}$** Meilen giebt. Bei Liegnitz schließt sich die Bahn an die Niederschlesisch-Märkische Staatsbahn an.

2) Beschreibung der Bahn*).

Die Bahn hat nur ein Geleise und ist auch im Unterbau nur eingeleisig angelegt. Die Kronenbreite des Dammes beträgt nur **15** Fuß. Die Breslau-Waldenburg-Hermsdorfer Eisenbahn steigt bis Freiburg um **502**, von da an noch um **611**, also zusammen um **1113** F., und ersteigt eine Höhe von **1486** Fuß über der Meeresfläche; horizontal sind nur **3391** Ruthen. Die größte Steigung (**1 : 50**) und der kleinste Krümmungshalbmesser (**50** Ruthen) kommen zwischen Freiburg und Hermsdorf vor. Die Liegnitz-Reichenbacher Bahn steigt von Liegnitz bis Reichenbach um **447** Fuß; horizontal sind **5775** Ruthen. Das größte Steigungsverhältniß ist hier **1 : 107** und der kleinste Halbmesser **200** Ruthen.

Der Oberbau besteht aus gewalzten breitbasigen Vignoles-Schienen von 20—25 Pfund Gewicht pr. Fuß. Dieselben ruhen theils auf eichenen, theils auf getränkten kiefernen und fichtenen Schwellen von 8 Fuß Länge, 12—14 Zoll Breite und 6—7 Zoll Höhe.

Die Kunstarbeiten bestehen in 72 Brücken und 183 Durchlässen. Unter den ersteren sind 5 von je 50 Fuß, 1 zu 65 Fuß, 1 zu 75 Fuß, 1 zu 120 und 1 zu 150 Fuß lichter Weite. Außerdem kommen in der Nähe der Festung Schweidnitz zwei Viaducte vor, der eine über das Thal der Kalkrinne mit 34 Oeffnungen von je 50 Fuß, der andere über das Thal des Bögendorfer Wassers mit 20 Oeffnungen von je 50 Fuß lichter Weite. Wegübergänge: 412.

3) Geschichte.

Erste Generalversammlung am 2. Juni 1841. Vorläufige Genehmigung des Königs am 9. Oct. 1841. Zweite (constituirende) Generalversammlung am 16. und 17. März 1842. Statut bestätigt am 10. Febr. 1843. Der Bau begann im Jahre 1842 unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Cochius** und wurde dergestalt gefördert, daß die Hauptbahn bis Freiburg bereits am 29. Juli 1843, die Zweigbahn nach Schweidnitz am 20. Juli 1844 eröffnet werden konnte. — In der Generalversammlung am 28. Mai 1845 wurde die Anlage einer Pferdebahn von Freiburg nach Waldenburg beschlossen, die aber nicht zur Ausführung gekommen ist. Die Generalversammlung am 8. Mai 1851 beschloß die Anlegung einer mit Dampfkraft zu befahrenden Eisenbahn von Frei-

*) Ohne Rücksicht auf die Strecke von Reichenbach nach Frankenstein.

burg über Waldenburg bis zu den Kohlengruben bei Hermsdorf. Die Regierung genehmigte diese Ausdehnung der Bahn im August 1851 und bereits am 15. Juli 1853 konnte die gedachte Strecke eröffnet werden. — Die Generalversammlung am 4. Mai 1852 beschloß die Verlängerung der Schweidnitzer Zweigbahn bis Reichenbach (2⅘ Meilen), die durch Cabinetsordre vom 14. Februar 1853 gleichfalls genehmigt wurde. — Am 24. November 1855 wurde dieselbe eingeweiht und am 1. Decbr. 1855 für den Personenverkehr, Anfang 1856 für den Güterverkehr eröffnet. — Der Bau der Zweigbahn von Königszelt nach Liegnitz wurde am 1. Mai 1854 beschlossen und am 19. August 1854 vom Könige genehmigt. Am 31. December 1856 erfolgte bereits die Eröffnung des Betriebs auf dieser Zweigbahn, nachdem dieselbe am 29. Decbr. eingeweiht worden war. — Endlich beschloß die Generalversammlung am 9. Juni 1856 den Bau einer Bahn von Reichenbach nach Frankenstein, wozu am 6. Septbr. 1856 die landesherrliche Genehmigung ertheilt wurde. Die Vollendung derselben ist im August 1858, die Eröffnung des Betriebs am 1. Novbr. 1858 erfolgt.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **5,100,000** Thlr. in Actien zu **200** Thlr.

(Das ursprüngliche Capital betrug 1,500,000 Thlr., ist aber nach dem Beschluß der Generalversammlung am 28. Mai 1845, genehmigt durch Cabinetsordre vom 14. August 1846, auf 1,700,000 Thlr. erhöht worden. Die Verdoppelung dieses Capitals wurde beschlossen am 1. Mai 1854, genehmigt am 19. August 1854; die Erhöhung auf 5,100,000 Thlr. resp. am 9. Juni und 6. Sept. 1856.)

2) Prioritätsanleihen: **3,200,000** Thlr., nämlich:

a) **400,000** Thlr. zu **4** Procent in Prioritätsactien zu **200** Thlr. nach dem Beschluß der Generalversammlung am 11. Decbr. 1843 und dem Privilegium v. 16. Febr. 1844 (Tilgung mit ½ Proc. v. 1846 an);

b) **700,000** Thlr. zu **4** Procent in Obligationen zu **100** Thlr., für die Zweigbahn nach Waldenburg, creirt durch Beschluß der Generalversammlung am 8. Mai 1851 und Privilegium vom 21. Juli 1851 (Tilgung mit ½ Procent von 1855 an);

c) **800,000** Thlr. zu **4** Procent in Obligationen zu **100** Thlr., für die Strecke von Schweidnitz nach Reichenbach, nach dem Beschluß der Generalversammlung am 4. Mai 1852 und dem Privilegium vom 14. Febr. 1853 (Tilgung mit ½ Procent von 1856 an);

d) **600,000** Thlr. zu **4** Procent in Apoints von **100** Thlr. nach Beschluß vom 1. Mai und Privilegium vom 19. August 1854 (Tilgung mit ½ Procent von 1858 an).

e) **700,000** Thlr. zu **4½** Procent Lit. D. in Apoints von **500** und **100** Thlr. nach Beschluß vom 10. Juni und Privilegium vom 2. August 1858 (Tilgung mit ½ Procent von 1860 an).

Das gesammte concess. Anlagecapital beträgt daher **8,300,000** Thlr. oder pr. Meile **364,035** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei allen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Das Domicil der Gesellschaft ist Breslau. An der Spitze derselben steht ein Verwaltungsrath, der in 2 Sectionen zerfällt: ein Directorium von 5 Mitgliedern und 3 Stellvertretern und einen Ausschuß von 9 Mitgliedern. In den Generalversammlungen ist die Berechtigung zur Stimmengebung bei den Beschlüssen von dem Besitz von **5** Actien abhängig. Der Besitz von
10, 20, 40, 70, 110, 160, 220, 290, 370 und mehr Actien berechtigt zu
2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 Stimmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben	Reine Einnahme
			für Pers	für Güter	außerd.	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
29. Oct. 1843 bis 31. Dec. 1844	286110	301006	123075	28152	17690	168917	90435	78482½
1845	230686	893691	114003	63796	6974	184773	97363	87410
1846	237621	1212087	113721	78451	8037	200209	89325	110884
1847	217757	1447490	104774	99877½	12885	217537	106437	111100
1848	193996	1314145	90748	90628	10614	191990	98169	93821
1849	188332	984620	90049	61463	8435	159947	91773	68174
1850	212335	1271452	110122	68525	7429	186077	94141	91936
1851	211782	1357255	106605	73579	7035	187220	97917	89303
1852	223645	1825623	117978	98156	11891	228025	105871	122154
1853	249715	2732508	111491	142753	17592	271836	137850	133985
1854	226890	3960565	115010	213012	22793	350815	186521	164293
1855	246530	5616238	126541	292059	22999	441599	216936	224663
1856	322648	6470368	169696	347384	35993	553073	285227	267846
1857	470307	8163856	248056	440614	48935	737606	398815	338791

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Betriebsausgaben 1844: **54**, 1845: **52**$\frac{3}{5}$, 1846: **44**$\frac{3}{5}$, 1847: **49**, 1848: **51**, 1849: **57**$\frac{1}{3}$, 1850: **50**$\frac{2}{3}$, 1851: **52**$\frac{1}{3}$, 1852: **46**$\frac{1}{2}$, 1853: **50**$\frac{3}{4}$, 1854: **53**$\frac{1}{6}$, 1855: **49**$\frac{1}{8}$, 1856: **51**$\frac{3}{5}$, 1857: **54** Procent.

8) Rentabilität.

Die außer den Zinsen zu **4** Procent vertheilten Dividenden betrugen für 1845: $\frac{1}{2}$, 1846: **1**$\frac{1}{4}$, 1847: **1** Procent. Für 1848 und 1849 konnte keine Superdividende gezahlt werden. Seit 1850 werden nach dem Beschluß vom 8. Mai 1850 keine Zinsen, sondern nur eine Dividende gezahlt, deren Vertheilung jährlich im April oder Mai erfolgt. Dieselbe betrug für 1850: **3**$\frac{1}{2}$, 1851: **3**$\frac{2}{3}$, 1852: **5**$\frac{1}{3}$, 1853: **4**$\frac{2}{3}$, 1854: **6**, 1855: **8**$\frac{2}{3}$, 1856: **9**, 1857: **5** Procent. Im Durchschnitt der Jahre 1844—1857 haben daher die Actien etwa über **5**$\frac{3}{10}$ Procent abgeworfen.

9) Reservefonds.

Der von dem Verwaltungsrathe zu bestimmende jährliche Zuschuß zum Reservefonds darf nach den Statuten in keinem Jahre mehr als **2** Procent des Anlagecapitals betragen und der ganze Reservefonds ohne ausdrückliche Genehmigung des Staats in keinem Falle die Summe von **20** Procent des Anlagecapitals übersteigen. — Seit dem Jahre 1852 (siehe 5. Nachtrag zum Statut) mußte die Gesellschaft in den Reserve- und Erneuerungsfonds jährlich entweder 1 Procent des gesammten Anlagecapitals einschließlich der Anleihen, oder doch so viel zurücklegen, daß der Capitalbestand des gedachten Fonds gegen den Abschluß des vorigen Jahres bis 1857 incl. um mindestens **10,000** Thlr., von 1858 an um mindestens **15,000** Thlr. erhöht wird. Hat der Fonds die Höhe von **300,000** Thlr. erreicht, so ist er nur auf derselben zu erhalten. Bestand Ende 1856: **90,000** Thlr. — Im Jahre 1857 wurde dieser Fonds in einen Reservefonds und einen Erneuerungsfonds getrennt; jener wurde aus dem vorhandenen Bestande von **90,000** Thlr. mit **20,000** Thlr. dotirt, dieser mit **70,000** Thlr., wozu für 1857 noch **45,124** Thlr. kommen, was einen Bestand von **115,124** Thlr. giebt.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

27 Locomotiven (18 von Borsig in Berlin, 7 von Sharp, Roberts

u. Comp. in Manchester, 1 von Stephenson in Newcastle, 1 von Norris in Philadelphia);
82 Personenwagen mit 3546 Plätzen;
613 Güterwagen.

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

*24. Bruck-Leoben-Vordernberg.

Project. Länge: **4¼** Meilen. Voranschlag: **2,873,000** Fl. C.-M.

---

25. Brünn-Rossitz (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahnstrecke ist **3¾** Meilen lang und berührt die Orte: Ober-Gerspitz, Strelitz, Tetschitz, Rossitz und Segen-Gottes. Im Bau ist eine ¾ Meile lange Zweigbahn von Segen-Gottes über Babitz nach Zbeschau, bis zum Simsonschacht des Oslawaner Kohlenbergwerks (zu vollenden bis 1. Oct. 1859).

2) Geschichte.

Am 24. Juni 1852 wurde die vorläufige Bewilligung zu den Vorarbeiten ertheilt. Am 15. Januar 1854 wurde zum Bau einer Locomotivbahn von **Brünn** nach den Kohlengruben von **Rossitz** nebst Pferde-Zweigbahnen nach den Kohlengruben von Zbeschau, Oslawan und Neudorf auf 80 Jahre Concession ertheilt. Nach Ablauf dieser Zeit geht die Eisenbahn nebst Grund und Boden und allen Bauwerken ohne Entgelt und unmittelbar in das Eigenthum des Staates über. — Die provisorische Eröffnung der Bahn hat am 1. Jan. 1856, die definitive am 1. Juli 1856 stattgefunden.

Die Statuten (datirt vom 30. Mai 1857) wurden am 5. Novbr. 1857 vom Ministerium bestätigt.

3) Anlagecapital.

3,000,000 Fl. in 1800 Actien (Stammactien) erster Emission à **500** Fl. und 10,500 Actien zweiter Emission (Prioritäts-Actien)

à **200** Fl. Von den letzteren Actien, welche den Vorzug einer Verzinsung mit **6** Proc. genießen, werden zunächst nur **9000** Stück ausgegeben, für welche die Besitzer der Steinkohlenwerke zu Rossitz, Zbeschau und Oslawan sich durch den Vertrag vom 24. Juni 1856 verpflichtet haben, **6** Procent Zinsen auf so lange zu garantiren, bis jene Zinsen zwei Jahre nach einander in den Nettoerträgen der Bahn ihre Deckung finden. Die übrigen 1500 Stück Actien zweiter Emission im Betrage von **300,000** Fl. sind für den Reservefonds bestimmt. (Bis 31. März 1858 waren nur für **888,500** Fl. Stammactien und für **1,550,200** Fl. Prioritätsactien emittirt. Die Anlagekosten betrugen bis dahin ohne die schwebenden Forderungen **2,661,836** Fl.)

4) Verfassung.

Die ordentliche Generalversammlung findet jährlich im März statt. In derselben haben ein Stimmrecht alle österreichischen Staatsbürger, welche mindestens für **5000** Fl. Actien besitzen; jeder weitere Actienbetrag von **1000** Fl. giebt eine Stimme mehr, doch kann kein Actionair mehr als 6 Stimmen vereinigen. — Die Direction besteht aus 6 Vereinsmitgliedern, wird von der Generalversammlung gewählt und hat ihren Sitz in Brünn. Neben derselben besteht ein Ausschuß von 6 Mitgliedern.

5) Frequenz und Einnahme.

Betriebsjahr*) 1856—57: 32,305 Pers., 1,567,137 Centner, Einnahme 194,872½ Fl., Ausgabe 99,718½ Fl.
" 1857—58: 52,068 Pers., 1,857,834 Centner, Einnahme 225,415 Fl., Ausgabe 97,838½ Fl.

Der Reingewinn betrug daher resp. **95,154** Fl. und **127,576** Fl.

6) Rentabilität.

Dividende der Stammactien für 1856: **2** Procent, für 1857: **⅗** Procent.

7) Reservefonds.

Bestand im April 1858: **25,049** Fl.

---

*) Vom 1. April bis zum 31. März.

†26. Budweis-Linz-Gmundener Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **103,760** österr. Klafter oder etwa **26$\frac{9}{10}$** geogr. Meilen. Die erste Abtheilung der Bahn geht von **Budweis** über Holkau, Angern, Kerschbaum, Lest, Oberndorf nach Urfahr bei **Linz** (**67,940** Kl. oder **17$\frac{1}{3}$** Meilen); die zweite von **Linz** über Neubau, Marxlhaid, Wels, Lambach, Engelhof nach **Gmunden** (**35,820** Kl. oder **9$\frac{1}{6}$** Meilen). Eine Zweigbahn nach Ziziau ist $\frac{2}{5}$ M. lang.

2) Beschreibung der Bahn.

Auf dem Anschlußtracte beider Abtheilungen kommen Steigungen von **1** auf **15** und **1** auf **28** vor; auf der zweiten Abtheilung ist die größte Steigung **1** auf **20**, auf der ersten **1** auf **46**. Von Budweis bis Kerschbaum steigt die Bahn um **1042** Fuß und fällt von da bis Linz um **1464** Fuß; von Linz bis Gmunden beträgt das Steigen **696**, der Fall **164** Fuß.

Die Bahn hat nur ein Geleise, dessen Spurweite nur **3$\frac{1}{2}$** Fuß beträgt. Der Oberbau besteht aus hölzernen Langschwellen, welche von **6** zu **6** Fuß durch Querschwellen verbunden sind; auf ihnen liegen schmiedeeiserne Schienen von **9** Fuß Länge, **2$\frac{1}{4}$** Zoll Breite und $\frac{1}{2}$ Zoll Dicke, welche pro Fuß nur 4$\frac{1}{2}$ Pfd. wiegen. Von 1855 an wurden Hochschienen angeschafft, pr. Fuß 7$\frac{1}{2}$ Pfd. schwer.

Die Bahn erheischte 584 mit Steinplatten belegte Wasser-Durchlässe, 268 gewölbte Canäle, 214 hölzerne Brücken und enthält mit den Endpunkten 20 Stationen.

3) Geschichte der Bahn.

Am 7. September 1824 erhielt Ritter Franz **v. Gerstner** ein 50jähriges Privilegium zum Bau einer Eisenbahn zwischen der Moldau und Donau und bildete Anfangs 1825 in Wien eine Actiengesellschaft, welcher er am 12. März deff. J. sein Privilegium abtrat, worauf dieselbe unter dem Namen einer k. k. privilegirten ersten österr. Eisenbahn-Gesellschaft ihre Wirksamkeit begann. Im Herbst 1828 wurde

die erste Hälfte der Bahn, von Budweis bis Kerschbaum, eröffnet, deren Bau F. v. Gerstner geleitet hatte. Den Fortbau leitete der Ingenieur **Schönerer**. Am 1. August 1832 wurde die ganze Bahn von Budweis bis Linz eröffnet. — Am 18. Juni, resp. 24. September 1832 hatten mehrere Handlungshäuser in Wien ein 50jähriges Privilegium zum Bau einer Eisenbahn von Linz nach Gmunden ausgewirkt und traten dasselbe am 14. Febr. 1834 an die erste privilegirte Eisenbahn-Gesellschaft ab. Im Jahre 1834 begann der Bau dieser Bahnstrecke unter Leitung des Ingenieurs Schönerer und am 1. Mai 1836 wurde sie eröffnet, nachdem bereits im Spätherbst 1834 die erste Strecke von Linz bis Maxlhaid, am 1. April 1835 eine zweite von Maxlhaid bis Wels, am 1. August 1835 eine dritte von Wels bis Lambach eröffnet worden war. Der Betrieb erfolgte mit Pferden. Erst seit September 1854 wurde die Strecke von Linz bis Lambach für Locomotivenbetrieb eingerichtet und vom 1. Mai 1855 an wurde derselbe bis Engelhof bei Gmunden ausgedehnt.

Die Generalversammlung am 30. Juni 1857 nahm die von den österreichischen Ministerien des Innern, des Handels und der Finanzen für die Einlösung der Bahn durch die Gesellschaft der Kaiserin-Elisabeth-Bahn vorgezeichneten Bedingungen an. (Hiernach erhalten die Actionaire den Nominalbetrag ihrer 18,150 Actien in 5procentigen Prioritätsobligationen, zu dem Curse von **90** Procent berechnet. Jährlich wird ein Zehntel dieser Obligationen amortisirt; die Verloosung beginnt 4 Jahre nach dem Umtausche der Actien.) Schon vom 1. Jan. 1857 an wird die Budweis-Linz-Gmundener Bahn auf Rechnung der Kaiserin-Elisabeth-Bahn-Gesellschaft verwaltet. Im Decbr. 1857 wurde die Genehmigung des Kaisers ertheilt und die Umwechselung der Actien erfolgte vom 20. Januar 1858 an in der Art, daß auf jede Actie von 250 Fl. eine Prioritätsobligation von gleichem Betrage nebst einem Ergänzungsscheine von 27$\frac{7}{9}$ Fl. C.-M. (deren 9 Stück wieder auf eine solche Obligation Anspruch geben) und vom 1. October 1857 an laufenden 5procentigen Zinscoupons gegeben wird.

4) Anlagecapital.

a) Actiencapital: **4,537,500** Fl. C.-M. in **18,150** Actien à **250** Fl. C.-M. (Ursprünglich waren die Actien nur zu einem Nominalwerth von 200 Fl. emittirt, das Baucapital für die Linz-Gmundener Bahn aber wurde durch eine Anleihe von 650,000 Fl. aufge-

bracht, die am 1. Jan. 1846 rückzahlbar war. Zur Tilgung derselben wurde am 18. Februar 1845 beschlossen, den bisherigen Nominalwerth der Actien von 200 Fl. auf 250 Fl. zu erhöhen. Im Umlaufe befinden sich noch 50 Stück Actien, auf welche die Zuzahlung nicht geleistet worden ist. Das bisherige Actiencapital von **3,750,000** Fl. wurde nach Beschluß der Generalversammlung vom 10. Mai 1853 auf **4,125,000** Fl., nach Beschluß der Generalversammlung vom 22. August 1854 aber neuerdings bis auf den oben angegebenen Betrag erhöht.)

b) Anleihe (vom Jahre 1829): **400,000** Fl. C.-M. zu **5** Procent. Dieselbe ist jedoch durch 17jährliche Rentenzahlungen à **12,000** Fl. bis auf **196,000** Fl. vermindert. In der Generalversammlung von 1848 wurde beschlossen, die jährlichen Verloosungen des Anleiherestes für die folgenden 10 Jahre zu sistiren.

Die Meile der Bahn kostete demnach im Durchschnitt ca. **128,500** Thaler.

5) Verhältniß zum Staate.

Nach Ablauf der 50 Privilegienjahre können die Unternehmer mit den Real- und Mobiliarzugehörungen ihres Unternehmens frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten. Wenn sie oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden und diese sich als nützlich bewährt hat, so wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen.

6) Verfassung.

Die Direction hatte ihren Sitz in Wien und bestand aus 3 Mitgliedern, wozu noch ein Localdirector kam. Neben ihr bestand ein Ausschuß. (Die näheren statutarischen Bestimmungen sind uns nicht bekannt geworden.)

7) Frequenz und Einnahme.

Von 1827 bis Ende 1831 betrug die Einnahme **311,068** Fl., die Ausgabe **246,513** Fl.

In den Jahren 1832 u. 1833 betrug die Einnahme **333,669** Fl., die Ausgabe **227,695** Fl.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen	
		Centner	Fl. C.-M.	Fl. C.-M.	Fl. C.-M	Fl. C.-M.	Fl. C.-M.
1834	2379	298448	2794	148395	35712	192788	124284
1835	2893	406000	26357	221141	38890	288692	195365
1836	78727	458000	41380	273717	38807	365203	231531
1837	81792	1035676	41875	287214	27367	367718	222797
1838	99548	1085761	50228	323945	20102	394736	243261
1839	114192	1208001	57265	374774	20204	452409	280218
1840	124456	1358000	61484	379383	23526	464375	289580
1841	122273	1383145	62818	378072	23092	463982	299708
1842	135430	1272112	72704	367774	24973	465451	271616
1843	146891	1540862	76072	486760	12676	575508	374155
1844	149135	1554083	77400	443039	12377	532816	344195
1845	161030	1593606	81558	461063	12383	555004	365992
1846	171389	1593513	84238	461840	29081	575159	387702
1847	170975	1733807	81147	540267	52307½	673722	448294
1848	157695	1598416	73057	460376	20788	554220	396300
1849	159498	1466944	75684	529970	35425	641079	424706
1850	176366	1709356	82364	591465	32042	705872	488550
1851	163781	1958256	95014	678178	42632	815824	549093
1852	188211	2161107	102298	738200	16467	856965	610675
1853	175163	1783292	107342	639808	17229	764378	547210
1854	159259	1850084	113699	771309	13222	898230	579469
1855	167380	1977964	107453	855489	4409	967351	631848
1856	169397	1940922	130983	802221	32601	965805	665858
1857	197968	1790332	. . .	. . .	. . .	891554*)	. . .

8) Rentabilität.

Die Actien wurden mit **3** Procent verzinst. Für das erste Semester jedes Jahres wurden am 1. Sept. **3¾** Fl. Zinsen bezahlt. Die Zinszahlung für das zweite Halbjahr wurde mit der Zahlung der Dividende verbunden und erfolgte vom 1. März an.

*) Ohne außerordentliche Einnahmen.

Einschließlich der Zinsen betrug die Dividende der einzelnen Jahre 1836: **2**, 1837: **$2\frac{1}{3}$**, 1838: **$2\frac{1}{2}$**, 1839: **$3\frac{3}{4}$**, 1840: **$3\frac{3}{4}$**, 1841: **3**, 1842: **$3\frac{1}{8}$**, 1843: **$4\frac{1}{4}$**, 1844: **$3\frac{4}{5}$**, 1845: **4**, 1846: **$4\frac{2}{5}$**, 1847: **$5\frac{1}{5}$**, 1848: **4**, 1849: **$5\frac{1}{2}$**, 1850: **$5\frac{9}{10}$**, 1851: **$6\frac{1}{2}$**, 1852: **$6\frac{4}{5}$**, 1853: **$5\frac{1}{5}$**, 1854: **$6\frac{3}{10}$**, 1855: **7**, 1856: **6** Procent.

Dies giebt im Durchschnitt der Jahre 1836—1856 über **$4\frac{1}{2}$** Procent.

9) Reservefonds.

Bestand Anfang 1857: **12,000** Fl. (soviel betrug der Zuschuß für 1856; der vorhandene Reservefonds wurde 1856 durch nöthige Ausgaben aufgezehrt). Betriebsfonds: **107,451** Fl.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1855 waren vorhanden:
14 Locomotiven (von W. Günther in Wiener-Neustadt);
457 Pferde;
1062 Transportwagen.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

27. Buschtehrader Kohlenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahlinie.

Länge: **$10\frac{3}{4}$** Meilen. Die Bahn besteht aus einer Locomotivbahn und einer Pferdebahn. Die erstere ($3\frac{1}{4}$ Meilen lang) geht von **Kraluy** an der Prag-Dresdner Bahn nach **Kladno** und dient hauptsächlich zum Steinkohlentransport. Zwischenstationen sind: Brandeisl, Zakolan, Buschtehrad, Wotkowice. (Bei Kladno schließt sich eine **2** Meilen lange Locomotivbahn der Prager Eisen-Industrie-Gesellschaft vom Kladnoer Eisenwerke zu den Eisenerzgruben von Nutschitz und Horschelitz an, die bis Weihypka auch von der Buschtehrader Gesellschaft benutzt wird.) — Die Pferdebahn, **$7\frac{1}{2}$** Meilen lang, geht von Prag über Russin, Hostiwitz, Neuhof, Augezd, Weihypka (unweit Kladno), Stachow, Katschitz nach Lana und in die Pürglitzer Waldungen. Hierzu kommt eine $\frac{1}{8}$ Meile lange Pferdebahn von Weihypka nach dem Buschtehrader Kohlenrevier.

2) Geschichte.

Vorläufige Genehmigung zur Bildung einer Actiengesellschaft 21. December 1852, definitive 21. Octbr. 1855. Statut genehmigt 31. Octbr. 1855. Ertheilung der Concession auf 50 Jahre am 20. November 1855. Benutzung der Locomotivbahn für den Kohlentransport seit 5. Novbr. 1855, feierliche Eröffnung am 23. Febr. 1856, für den Personenverkehr am 30. Juli 1856. — Die Pferdebahn wurde in den Jahren 1828—33 von der Prag-Pilsener Actien-Gesellschaft gebaut und als Anfang der Bahn nach Pilsen bereits am 21. März 1830 (nach der deutschen Eisenbahnstatistik theilweise 1833, vollständig 1836) eröffnet, im Jahre 1836 aber an den Fürsten Carl Egon von Fürstenberg käuflich überlassen, und von diesem am 1. November 1853 an die Buschtehrader Eisenbahngesellschaft für **380,000** Fl. abgetreten.

3) Anlagecapital.

Actiencapital: **2,400,000** Fl. C.-M. in Actien zu **250** Fl. (die ursprünglichen Actien zu **500** Fl. sind nach einem am 27. Januar 1857 gefaßten Beschlusse in je 2 à 250 Fl. umgewandelt worden). Der Gesammtaufwand betrug bis Ende 1857: **2,330,324** Fl., wovon **1,940,635** Fl. auf die Locomotiv- und **389,689** Fl. auf die Pferdebahn kommen.

4) Verhältniß zum Staate.

Nach Ablauf der Concession geht die Bahn mit Grund und Boden sowie mit allen Bauwerken ohne Entgelt an den Staat über.

5) Verkehr und Einnahme.

1856: Pferdebahn 536 Personen, 1,152,210 Centner, Einnahme: **78,944** Thlr., Ausgabe: **53,761** Thlr.; Locomotivbahn 4856 Pers., 3,148,819 Ctr., Einnahme: **193,679** Thlr., Ausgabe: **81,473** Thlr.; Ueberschuß: **137,389** Thlr. oder **194,631** Fl. — 1857: Pferdebahn 887,555 Ctr., Einnahme: **96,694** Fl., Ausgabe: **63,033** Fl.; Locomotivbahn 12,148 Pers., 2,759,453 Ctr., Einnahme: **256,563** Fl., Ausgabe: **106,254½** Fl.; Ueberschuß **183,968** Fl. Convent.-M. excl. **9318** Fl. Discontogewinn und **2631** Fl. Uebertrag vom vor. Jahre.

6) Rentabilität.

Dividende für 1856 und 1857 (incl. 5 Procent Zinsen): je **8** Proc.

7) Betriebsmaterial.

Die Locomotivbahn besaß Ende 1857: 4 Locomotiven (von der Wien-Raaber Maschinenfabrik in Wien), 3 Personen- und 80 Kohlenwagen. (Von den anfänglich angeschafften 153 Wagen wurden 110 an die österr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft abgetreten.) — Die Pferdebahn hatte Ende 1856: 5 Personen- und 260 Güterwagen excl. 18 Arbeitswagen.

---

28. Chemnitz-Riesaer Staatseisenbahn.

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: $8\frac{15}{16}$ Meilen. Die Bahn geht von **Chemnitz** über Oberlichtenau (bei Frankenberg), Ottendorf, Altmitweida, Mitweida, Erlau, Schweikershain, Waldheim, Steina, Limmritz, Bauchlitz bei Döbeln, Zschaitz, Ostrau, Stauchitz, Seerhausen nach **Riesa**, wo sie in die Leipzig-Dresdner Bahn einmündet.

2) Beschreibung der Bahn.

Nur die Strecke von Ostrau bis Waldheim (über 3 Meilen) hat Doppelgeleise. Die Schienen wiegen pr. Fuß $17\frac{1}{2}$ Pfund und liegen auf Querschwellen von Eichen- und Kiefernholz.

Horizontal sind **23,110**, steigend **24,900**, fallend **69,190** Ellen. Der Anfangspunkt bei Chemnitz liegt **$384\frac{1}{5}$**, der höchste Punkt der Bahn, unweit Oberlichtenau, **$444\frac{2}{5}$**, der Endpunkt bei Riesa **30** Ellen über dem Elbnullpunkte bei Riesa. Die größte Steigung ist **1** auf **100** und kommt im Ganzen auf **12,400** Ellen (einmal ununterbrochen auf 5900 Ellen) vor. Die Bahn enthält **74,511** Ellen gerade Linie und **42,689** Ellen in Krümmungen von **900—6000** Ellen Halbmesser.

Die bedeutendsten Kunstarbeiten sind: 1) ein Viaduct bei Ottendorf, **200** Ellen lang, **27** Ellen hoch, 6 Bogen; 2) ein dergl. bei Altmitweida, **157** Ellen lang, **$22\frac{1}{2}$** Ellen hoch, 5 Bogen; 3) ein dergl. bei Crossen, **$244\frac{1}{2}$** Ellen lang, **38** Ellen hoch, 5 Bogen; 4) ein dergl. bei Neu-Milkau, **$121\frac{1}{2}$** Ellen lang, **$31\frac{1}{2}$** Ellen hoch, 8 Bogen; 5) ein dergl. bei Heiligenborn, **374** Ellen lang, **70** Ellen hoch, doppelte Bogenstellung; 6) ein dergl. bei der Diedenmühle, **$369\frac{1}{2}$** Ellen lang, **90** Ellen

hoch, doppelte Bogenstellung; 7) ein dergl. bei der Kummermühle, **183** Ellen lang, **51½** Ellen hoch, 7 Bogen; 8) ein dergl. bei Steina, **398** Ellen lang, **64** Ellen hoch, 15 Bogen; 9) ein dergl. bei Saalbach, **146½** Ellen lang, **47½** Ellen hoch, 6 Bogen; 10) eine Brücke über die Zschopau bei Limmritz, **514** Ellen lang, **67** Ellen hoch, 14 Bogen; 11) eine Brücke über die Mulde bei Döbeln, **173** Ellen lang, **20** Ellen hoch, 5 Bogen; 12) ein Viaduct bei Ostrau, **280½** Ellen lang, **30** Ellen hoch, 10 Bogen. Die Gesammtzahl der Kunstarbeiten beträgt ca. 280.

Für den Bahnkörper wurden im Ganzen **550** sächs. Acker erfordert, außerdem zu Wegübergängen u. s. w. **38** Acker.

3) Geschichte.

Bildung eines Comités in Chemnitz 14. Nov. 1835. Einladung desselben zur Actienzeichnung am 1. Febr. 1836. Die erste Generalversammlung der **erzgebirgischen Eisenbahngesellschaft** fand in Chemnitz am 1. Mai 1837 statt und beschloß den Bau einer Bahn von Zwickau über Chemnitz nach Riesa. Das Actiencapital wurde zu **3** Mill. Thlr. festgesetzt. Das Expropriationsgesetz wurde erlassen 10. August 1837. Die Ertheilung der Concession ließ jedoch lange auf sich warten. Erst am 13. Juli 1844 wurden der Gesellschaft die Concessionsbedingungen mitgetheilt und von derselben in der Generalversammlung am 26. Aug. 1844 angenommen. Nach denselben beschränkte sich die Gesellschaft auf den Bau einer Bahn von Chemnitz nach Riesa; das Anlagecapital für dieselbe sollte **4** Mill. Thlr. in Actien à **100** Thlr. betragen, wovon der Staat den vierten Theil übernahm. Hierauf fand die erste ordentliche Generalversammlung am 31. Januar 1845 statt. Die Concessionirung der Gesellschaft und Bestätigung ihrer am 7. April 1845 festgestellten Statuten erfolgte am 1. Juli 1845. Der Bau selbst hatte bereits am 9. Mai 1845 bei Riesa (unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Sergel**) begonnen. Bald zeigte sich das Actiencapital als ungenügend; die Generalversammlung am 21. Juni 1847 beschloß daher eine Anleihe von **2,000,000** Thlr., und zwar **800,000** Thlr. in Schuldscheinen von **10** Thlr. mit **4** Procent Zinsen und **1,200,000** Thlr. in Schuldscheinen von **100** Thlr. mit **5** Procent Zinsen.

In demselben Jahre (1847) begann die partielle Benutzung der Bahn, indem am 29. Aug. dess. J. die Strecke von Riesa bis Döbeln, am 22. Septbr. die von Döbeln bis Limmritz eröffnet wurde.

Da der Erfolg der erwähnten Anleihe kein befriedigender war, so begann es bald an Geldmitteln zu fehlen, weshalb die Bahn am 29. Mai 1848 dem Staate zum Kaufe angeboten ward. Die Regierung trat im Novbr. dess. J. mit der Gesellschaft in Unterhandlung. Die außerordentliche Generalversammlung am 5. Juni 1849 ertheilte der Direction Vollmacht, wegen Uebernahme der Bahn durch den Staat mit der Staatsregierung zu unterhandeln und nach Befinden abzuschließen. Am 6. August 1850 wurde die Auflösung der Gesellschaft und Abtretung der Bahn an den Staat definitiv unter folgenden Bedingungen beschlossen. Jeder Actionair sollte die Wahl haben, ob er für jede Actie **30** Thlr. (nämlich 10 Thlr. baar und 20 Thlr. in 4procentigen Schuldscheinen der Gesellschaft) oder den 25fachen Betrag der durchschnittlichen Dividende der 10 ersten Betriebsjahre nach Vollendung der Bahn (und zwar mindestens 25 Thlr. pr. Actie) haben wollte. Im letztern Falle sollte binnen 4 Wochen eine Abschlagszahlung von **20** Thlr. (zur Hälfte baar) und außerdem ein Anwartschein auf Nachzahlung von mindestens **5** Thlr. gewährt werden. Bei der Berechnung sind vom Bruttoeinkommen abzuziehen **276,600** Thaler, nämlich **141,600** Thlr. für Betriebskosten und **135,000** Thlr. für die Zinsen der außer dem ursprünglichen Actiencapitale noch erforderlichen **3** Mill. Thlr., zu **4½** Procent gerechnet. Auf den sich hiernach ergebenden Erfüllungsbetrag sind auch die einfachen Zinsen für jedes der verflossenen 10 Jahre mit **4** Procent zu bezahlen. — Am 31. Decbr. 1850 wurde der Abtretungsvertrag definitiv abgeschlossen und an demselben Tage erfolgte die Uebernahme der Bahn durch den Staat.

Am 1. September 1852 wurde die ganze Eisenbahn dem Verkehr übergeben.

4) Anlagecapital.

Nach einem im Jahre 1849 gefertigten Kostenanschlage beträgt der gesammte Kostenaufwand etwas über **7** Mill. Thlr. Bis Ende 1857 waren verwandt: **7,361,850** Thlr. oder pr. Meile **823,700** Thaler. Die großen Viaducte, Dämme 2c. haben allein **2,500,000** Thlr. gekostet. Aus Staatsmitteln waren bis Ende 1857 nur **5,155,766** Thlr. verwandt.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter.	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Ein-nahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1847	25512	205196	5846	10724	60	16630	15040	1590
1848	54577	370582	13071	17586½	989½	31647	36950	—
1849	58020	266453½	14238	12478	1240½	27956½	41104	—
1850	61640	319152	14889	14596	2359	31844	45178	—
1851	71273	796864	17315	43111	1880	62306	50152	12154
1852	118759	1183008	47321	72044½	16260	135625	93672	41953
1853	207423	2085291	109034	167216	25738	301988	161578	140410
1854	273711	2858238	110705	238071	8957	357733	217486	140247
1855	272243	3910869	111346	256264½	10822	378433	230188	148245
1856	309221	4097456	125564	272414	8149	406127	186542	219585
1857	366449	4661535	145843	317592	10270	473705	222287	251418

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Betriebsausgaben 1847: **90½**, 1848: **116¾**, 1849: **147**, 1850: **142**, 1851: **80½**, 1852: **69**, 1853: **53½**, 1854: **60⅘**, 1855: **60⅚**, 1856: fast **46**, 1857: fast **47** Procent.

Im ersten Betriebsjahre seit Eröffnung der ganzen Bahn (1. Sept. 1852 bis 31. Aug. 1853) wurden befördert: 201,526 Personen und 1,901,866 Centner; die Einnahme betrug zusammen **264,640½** Thlr. Ferner betrug die Brutto-Einnahme im zweiten Betriebsjahre 1853—1854: **314,790** Thlr., im dritten 1854—55: **384,580** Thlr., im vierten 1855—56: **369,887** Thlr., im fünften 1856—57: **445,867** Thaler. Somit ergiebt sich im ersten Jahre nach Abzug von **276,600** Thaler (S. 93) statt eines Ueberschusses ein Fehlbetrag von **11,959½** Thlr.; dagegen in den folgenden Jahren ein Ueberschuß, und zwar im zweiten **38,199** Thlr. oder über **1¼** Procent Dividende, im dritten **106,980** Thlr. oder über **3½** Procent Dividende, im vierten **93,286** Thlr. oder über **3$\frac{1}{10}$** Procent Dividende, im fünften **169,267** Thlr. oder fast **5⅔** Procent Dividende.

Das wirklich aufgewandte Anlagecapital verzinste sich im Jahre 1855 mit **1⅖** Proc., das aus Staatsmitteln verwendete mit **2** Procent; im J. 1856 jenes mit ca. **3**, dieses mit **4¼**; im J. 1857 jenes mit **3⅖**, dieses mit **4⅞** Procent.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1856 waren vorhanden:

12 Locomotiven (wovon 6 von Stephenson in Newcastle, 5 von Hartmann in Chemnitz, 1 von Borsig in Berlin);
12 Tender;
23 Personenwagen mit 1134 Plätzen;
295 Güterwagen für 27370 Centner;
31 Arbeitswagen.

7) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

29. Chemnitz-Würschnitz

(Privatbahn unter Staatsverwaltung).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn ist nur **21,611** Ellen oder ca. 1$\frac{2}{3}$ Meile lang, dient zur Verbindung der Würschnitzer Steinkohlenwerke mit der Chemnitz-Zwickauer Staatseisenbahn, in welche sie zwischen Wüstenbrand und Grüna einmündet, und geht von da über Mittelbach, Ursprung, Kirchberg, Lugau (Bahnhof) nach **Würschnitz** zu den fürstl. schönburgischen Kohlenwerken. Eine Fortsetzung bis zur Stadt Stollberg ist vorbehalten. Projectirt wird eine Verbindungslinie über Lugau und Stollberg bis zur Zwickau-Schwarzenberger Eisenbahn.

2) Geschichte.

Begründer der Gesellschaft: Adv. Dr. Julius Volkmann in Chemnitz. Subscription des Actiencapitals in Leipzig vom 17. November 1855 an. Erste constituirende Generalversammlung in Chemnitz am 13. Decbr. 1855. Bestätigung der Statuten 29. September 1856, der Concessionsbedingungen 2. December 1856. Ende 1857 waren bereits **776,000** Cubikellen Erde bewegt. Die provisorische Eröffnung hat 10. August 1858, die Eröffnung des regelmäßigen Kohlentransports bis Chemnitz am 15. Novbr. 1858 stattgefunden.

3) Anlagecapital.

Das Actiencapital beträgt **400,000** Thlr. in 4000 Actien à **100** Thlr., worunter aber 80 Freiactien für den Gründer der Gesellschaft. Die Anlagekosten werden nur wenige Tausend Thaler mehr betragen.

4) Verhältniß zum Staate.

Der Staat übernimmt Bau, Betrieb und Unterhaltung der Bahn auf 20 Jahre gegen ein Pachtgeld von resp. 1 und ½ Ngr. für jeden auf der obern oder untern Hälfte der Bahn zum Transport übergebenen Scheffel Kohlen. — Die Regierung kann das Recht, die Bahn mittelst Ankaufs für den Staat zu erwerben, im Wege freier Vereinigung zu jeder Zeit, im Fall der Fortführung der Bahn nach Stollberg oder weiter, wenn dieselbe nicht von der Gesellschaft erfolgt, nach Vollendung der Anschlußlinie bis zu ihrem Endpunkte, in allen andern Fällen nicht vor Ablauf des 20. Betriebsjahres geltend machen. Wird von dem Ankaufsrechte vor Ablauf des 5. Betriebsjahres Gebrauch gemacht, so wird das Anlagecapital sammt den während der Bauzeit davon bezahlten Zinsen zu **4** Procent und von der Zeit der Betriebseröffnung an ein Zinsgenuß von **5** Procent jährlich unter Anrechnung des bezogenen Antheils von der Betriebseinnahme gewährt. Hat der letztere durchschnittlich **5** Procent oder mehr betragen, so wird noch ½ Procent auf jedes Betriebsjahr gewährt. Wird das Ankaufsrecht nach Ablauf des 5. Betriebsjahres ausgeübt, so wird der durchschnittliche jährliche Reinertrag der letzten 5 Jahre vor dem Ankauf mit 25 capitalisirt, als Minimum aber das Anlagecapital incl. der während der Bauzeit bezahlten Zinsen gewährt.

5) Verfassung.

Die Mitglieder der Gesellschaft berathen und beschließen in den Generalversammlungen, welche jährlich mindestens einmal (binnen 8 Wochen nach Ablauf des Rechnungsjahres) gehalten werden. In denselben giebt eine Actie eine Stimme, 2—5 Actien geben **2**, 6—15 **3**, 16—30 **4**, 31—50 **5**, 51—75 **6**, 76—100 **7**, 101—150 **8**, 151—250 Actien **9** Stimmen, mehr als 250 Actien **10** Stimmen. An der Spitze der Gesellschaft steht ein Ausschuß von 12 Mitgliedern (von denen 9 von der Generalversammlung gewählt werden) und ein von demselben gewähltes Directorium von 3 Mitgliedern. — Die Actiengesellschaft hat ihren Wohnsitz in Chemnitz.

6) Rentabilität.

Vom 17. Novbr. 1855 bis zum 30. Juni 1858 werden die Einzahlungen mit **4** Procent verzinst. Später werden Dividenden vertheilt, und zwar halbjährlich am 31. Mai und 30. November.

7) Reservefonds.

Von dem nach Gewährung einer Dividende von **4** Procent sich ergebenden Reinertrage ist die Hälfte bis zum Betrage eines halben Procents des Actiencapitals (dieser kann bis auf 1 Procent erhöht werden) zur Ansammlung eines Reservefonds zurückzulegen. Der Bestand desselben soll sich nicht höher als 5 Procent des Anlagecapitals belaufen.

---

30. Cöln-Crefeld

(Privatbahn unter Staatsverwaltung).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **13,623** Ruthen oder **6$\frac{9}{10}$** Meilen. Die Bahn geht von **Cöln** über Neuß nach **Crefeld**. Die Herstellung einer zwischen Crefeld und Neuß, bei Osterath, abgehenden Zweigbahn, zum Anschluß an die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, bei Heerdt zwischen Neuß und Obercassel, war beabsichtigt, bleibt aber vorläufig und bis auf Weiteres auf sich beruhen*). Zwischenstationen von Cöln aus: Longerich, Worringen, Horrem-Dormagen, Norf, Neuß, Osterath.

2) Beschreibung der Bahn.

Die größte Steigung beträgt **1** auf **300**, der kleinste Krümmungshalbmesser (abgesehen vom Endpunkte bei Crefeld) **200** Ruthen. Horizontal sind **5207**, steigend **2390**, fallend **6026** Ruthen. In gerader Linie liegen **11,863**, in Curven **1760** Ruthen. Von Cöln bis Crefeld fällt die Bahn um **34** Fuß. Dammbreite **24** Fuß, wovon aber vorläufig nur **18** Fuß ausgeführt sind. Die Schienen sind breitbasig, wiegen pr. Fuß 22½ Pfund und liegen auf eichenen Querschwellen.

*) Diese Zweigbahn, etwa 1¼ M. lang, würde eine directe Verbindung zwischen Düsseldorf und Crefeld vermitteln.

Das Geleise ist durchgehends einfach. Die Dämme, Einschnitte und Brücken sind unerheblich. Außer einer Brücke über den Erftfluß sind 7 kleinere Brücken und 21 Durchlässe vorhanden.

3) **Geschichte.**

Der Gesellschaftsvertrag der ersten Unternehmer wurde am 11. Mai 1853 vollzogen. Einladung zur Actienzeichnung am 23. Mai, Subscription in Cöln 7. Juni, Genehmigung des Königs 30. Juli 1853. In der Concessions- und Bestätigungs-Urkunde vom 22. Aug. dess. J. wurde genehmigt, daß der Bau und Betrieb der Bahn nach den durch Punctation vom 11. Mai 1853 vereinbarten Bedingungen vom Staate übernommen werde. Erste Generalversammlung in Cöln 19. Novbr. 1853. Vertrag mit dem Staate 28. Septbr. und 5. October 1853. Durch Erlaß vom 21. Oct. 1853 wurden Bau und Betrieb der Königl. Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn übertragen. Die Strecke von Cöln bis Neuß ($4\frac{3}{4}$ Meilen) wurde am 15. Novbr. 1855, der übrige Theil am 26. Januar 1856 eröffnet. In der außerordentlichen Generalversammlung am 19. Decbr. 1855 wurde der Verwaltungs-Ausschuß bevollmächtigt, mit der rheinischen Eisenbahngesellschaft einen Vertrag wegen Auflösung der Gesellschaft abzuschließen; am 16. Juni 1857 beschloß die Gesellschaft nochmals ihre Vereinigung mit der rheinischen Eisenbahngesellschaft; doch will die Regierung erst dann ihre Genehmigung dazu ertheilen, wenn die rheinische Gesellschaft zu dem ihr obliegenden Bau der Crefeld-Nymweger Eisenbahn schreitet. — Ein auf Enthebung von der Zweigbahn nach Düsseldorf gerichteter Beschluß der Generalversammlung vom 16. Juni 1857 erhielt gleichfalls die Zustimmung der Regierung nicht.

4) **Anlagecapital.**

1) Das Actiencapital beträgt **1,300,000** Thlr. in Actien von **100** Thlr.

2) Anleihe: **700,000** Thlr. in Prioritäts-Obligationen à **100** Thlr., welche mit $4\frac{1}{2}$ Procent verzinst und von 1858 an mit $\frac{1}{2}$ Procent amortisirt werden. (Privilegium vom 30. Mai 1855.) Das Anlagecapital beträgt daher **2,000,000** Thlr. Verausgabt waren Ende 1857: **1,948,906** Thlr. oder pr. Meile **281,833** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.) Die Staatsregierung hat sich vorbehalten, die Actien durch allmälige Einlösung nach dem Nennwerthe zu erwerben und zu amortisiren, wozu jährlich höchstens 1 Procent des Actiencapitals verwandt werden soll. Die einzulösenden Actien werden durch Ausloosung bestimmt. Diese findet zum ersten Male statt, nachdem 15 Jahre seit der definitiven Feststellung des Gesellschaftscapitals verflossen sind, welche nach Ablauf des Eröffnungsjahres erfolgen soll; von da an wird sie am 1. Juli jedes Jahres vorgenommen.

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihr Domicil in Cöln. An ihrer Spitze steht ein Verwaltungsausschuß von 9 Mitgliedern. In den Generalversammlungen, welche abwechselnd in Cöln und Crefeld stattfinden, sind nur die Besitzer von **3** und mehr Actien stimmberechtigt. Für **3**—**30** Actien geben je **3** Actien, für **31**—**300** Actien je **10** Actien eine Stimme; dem Besitzer von **300** und mehr Actien kommen 37 Stimmen zu.

7) Frequenz und Einnahme.

Im Jahre 1855 (1½ Monat) war die Einnahme: für 14,992 Pers. **5231** Thlr., für 29,141 Ctr. **1494** Thlr., zusammen **6742** Thlr.; Ausgabe: **9776** Thlr. — Im Jahre 1856 betrug die Einnahme: für 306,626 Personen **90,419** Thlr., für 378,314½ Centner Güter **21,158** Thlr., außerdem **4205½** Thlr., zusammen **115,782** Thlr.; Ausgabe: **84,053** Thlr. oder **72⅗** Proc.; Ueberschuß: **31,729** Thlr. — Im J. 1857 war die Einnahme: für 458,064 Pers. **107,765** Thlr., für 536,710 Ctr. **28,298** Thlr., außerdem **9152** Thlr., zusammen **145,215** Thlr.; Ausgabe: **86,146** Thaler oder **59⅓** Procent; Ueberschuß: **59,069** Thlr.

8) Rentabilität.

Für 1857 wurde die erste Dividende von ⅗ Procent gezahlt. Uebrigens sind die Aussichten auf eine künftige Rentabilität der Bahn ziemlich gering und würden durch die Herstellung einer Zweigbahn nach Düsseldorf (s. oben) sicher nicht erhöht werden.

9) Reservefonds.

Für denselben soll nach den Statuten jährlich 1 Procent des Anlagecapitals aus dem Reinertrage vorweggenommen werden. Im Jahre 1857 wurde mit der Bildung desselben begonnen; der Reservefonds schloß mit **1907**, der Erneuerungsfonds mit **15,405** Thlr. Bestand ab.

10) Betriebsmaterial.

7 Locomotiven von Borsig in Berlin (worunter 3 gekuppelt);
18 Personenwagen in 4 Classen (mit 1060 Plätzen) und
110 andere Wagen für 16,760 Ctr.

---

31. Cöln-Minden (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **47$\frac{2}{5}$** Meilen. Die Hauptbahn geht von **Deutz** (Cöln gegenüber) über Mülheim, Küppersteg, Langenfeld nach Düsseldorf (Anschluß der Düsseldorf=Elberfelder Bahn), dann über Calcum, Großenbaum nach Duisburg, vertauscht hier die bisher verfolgte nördliche Richtung mit einer nordwestlichen und geht über Oberhausen oder Lipperheide, Berge=Borbeck, Essen, Gelsenkirchen, Herne=Bochum, Castrop, Mengede nach Dortmund (wo sie die Bergisch=Märkische Eisenbahn aufnimmt), von da über Curl und Camen nach Hamm, wo die Bahn die westphälische Staatsbahn durchkreuzt, endlich über Ahlen, Beckum, Oelde, Rheda, Gütersloh, Brackwede, Bielefeld, Herford, Löhne (wo die hannoversche Westbahn einmündet), Bad=Oeynhausen, Porta Westphalica nach **Minden** und der schaumburg=lippischen Grenze, wo sie sich an die hannoversche Staatsbahn anschließt. Sie ist von Deutz bis Minden **35$\frac{2}{5}$**, bis zur preußischen Grenze fast **36** Meilen lang. (Auf der **1174** Ruthen oder über $\frac{1}{2}$ Meile langen Strecke von Minden bis zur Landesgrenze wird der Betrieb von der hannoverschen Eisenbahndirection besorgt.) Dazu kommen noch folgende Zweigbahnen: 1) von Oberhausen bis zur holländischen Grenze bei Babberich (in der Richtung nach Arnheim) über Sterkrade, Dinslaken, Wesel, Mehrhoog, Haldern, Empel, **Emmerich** und Elten, **9$\frac{3}{4}$** Meilen lang; 2) von Oberhausen

über Meiderich bis Ruhrort, fast $1\frac{3}{10}$ Meile lang; 3) von Duisburg bis zum Ruhrcanal und Duisburger Hafen, $\frac{3}{8}$ Meile lang; 4) mehrere Zweigbahnen nach den Zechen des Essener Kohlenreviers. Im Bau begriffen ist eine Brücke über den Rhein bei Cöln, sowie eine Bahn von Deutz nach Gießen (über Siegburg, Hennef, Eitorf, Schladern, Hamm, Wissen, Betzdorf, Neunkirchen, Burbach, Dillenburg, Herborn, Ehringshausen und Wetzlar), **$22\frac{1}{4}$** Meilen, wovon etwa 3 Meilen auf nassauischem und $\frac{7}{10}$ M. auf hessen-darmstädtischem Gebiete, mit einer Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen, **$2\frac{3}{10}$** Meilen lang*). Demnach umfaßt das Cöln-Mindener Eisenbahn-Unternehmen **72** Meilen.

2) Beschreibung der Bahn.

Seit März 1858 ist die ganze Hauptbahn mit Doppelgeleise versehen. Das Oberbau-System ist dasselbe wie auf der Magdeburg-Halberstädter Bahn. Die Schienen (breitbasige von drei verschiedenen Calibern) wiegen pr. Fuß $19\frac{1}{2}$—24 Pfd. bei $3\frac{2}{3}$—$4\frac{3}{4}$ Zoll Höhe (über $33\frac{1}{2}$ Meilen $19\frac{1}{2}$—20 Pfd., 51 M. $22\frac{3}{4}$ Pfd., fast 13 Meilen 24 Pfund); die Querschwellen sind meist von Eichen-, zum Theil auch von Buchen- und Kiefernholz und mit Kreosot, zum Theil auch mit Schwefelbaryum, Zinkchlorid und Eisenoxydul präparirt. Horizontal sind auf der Hauptbahn zusammen **$17{,}835\frac{1}{2}$** Ruthen, steigend **$22{,}735\frac{1}{2}$**, fallend **$30{,}313\frac{1}{2}$** Ruthen; das Maximum der Steigung beträgt **1** auf **100** (dasselbe kommt jedoch nur auf einer kurzen Strecke des Bahnhofs Brackwede vor), die Steigung im Ganzen **$682\frac{1}{2}$**, der Fall **$666\frac{2}{3}$** Fuß. Die größten Bauwerke der Bahn sind:

1) die Wupperbrücke bei Räuschenberg;

2) die Brücke über die Ruhr unweit Altstaden, bestehend aus 2 Fluthbrücken und einer Strombrücke, jene von 5 und 4, diese von 5 Oeffnungen;

3) die Lippebrücke bei Hamm;

---

*) Ueber die Durchführung der Bahn durch das nassauische Gebiet ist eine Vereinbarung der preußischen und nassauischen Regierung bisher noch nicht zu Stande gekommen, ja die letztgedachte verweigert zur Zeit diese Durchführung, weshalb der Bau über Betzdorf, resp. Burbach hinaus vorläufig eingestellt und die Führung der Bahn von Siegen nach Marburg ins Auge gefaßt worden ist.

4) die Werrebrücke bei Bermbeck;

5) der Viaduct über den Johannisbach bei Schildesche unweit Bielefeld, **1200** Fuß lang, **64** Fuß hoch, 28 Bogen;

6) die große Weserbrücke bei Voessen, aus einer Strombrücke von 7 Bogen und einer Fluthbrücke von 9 Bogen bestehend.

Die Gesammtzahl der auf der Hauptbahn erbauten Brücken und Durchlässe beträgt 714, die Zahl der bewegten Schachtruthen 1,750,000, das ganze zur Bahn erworbene Terrain über **4320** Morgen, wovon jedoch **375** Morgen wieder veräußert oder vertauscht sind.

Arnheimer Zweigbahn.

Zahl der erworbenen Morgen Landes (nach Abzug der veräußerten) **1117**, der bewegten Schachtruthen Erde **336,142**, der Brücken **146**. Die bedeutendsten Kunstbauten sind die Emscher Brücke, 96 F. lang, zwei Lippe-Brücken, zusammen **286** Fuß lang, durch einen 100 Ruthen langen Damm getrennt, und der Wilde-Viaduct, **433** Fuß lang. Von Oberhausen bis zur Landesgrenze sind **11,160**$\frac{1}{2}$ Ruthen horizontal, **1885** Ruthen steigend, **6181**$\frac{3}{5}$ Ruthen fallend. Die Erhebung beträgt **52**$\frac{3}{4}$, das Fallen **120** Fuß. Maximum der Steigung **1** auf **270**.

Bahn von Deutz nach Gießen.

Die Hauptbahn enthält **1,310,864** Schachtruthen Auftrag, **1,631,541** Schachtruthen Abtrag, **277** kleine und **40** große Brücken, **8** Tunnels; die Zweigbahn **110,903** Schachtruthen Auftrag, **136,875** Schachtruthen Abtrag, 37 kleine und 4 große Brücken, 4 Tunnels. Die Sieg wird zwischen Siegburg und Betzdorf 24mal überbrückt, die Dill zwischen Dillenburg und Wetzlar 5 Mal. Sämmtliche Tunnels sind zusammen **712** Ruthen lang. Ende 1857 waren etwa **5** Meilen Planum und **653,970** Schachtruthen bewegt, 75 kleine Brücken und Durchlässe als vollendet zu betrachten.

Rheinbrücke bei Cöln.

Der eiserne Oberbau von durchsichtigem Gitterwerk ruht auf **5** massiven Pfeilern von 23 Fuß Dicke, nämlich 3 Mittel- und 2 Widerlagspfeilern. Die 4 Oeffnungen haben jede **313** Fuß Weite. Das erste Project erhielt am 4. December 1854 die königl. Genehmigung. Nach dem neuesten erst im Januar 1857 genehmigten Entwurfe werden zwei gänzlich getrennte Eisenbrücken mit 24 Fuß Höhe auf gemeinschaft*lichen Pfeilern errichtet*: die nördliche Brücke mit **24** Fuß lichter Breite

für zwei Eisenbahngeleise, die südliche mit 27 Fuß lichter Breite für den gewöhnlichen Verkehr, für welchen ein Fahrweg von 16 Fuß Breite und zwei erhöhte Fußwege von je 5½ Fuß angenommen sind.

3) Geschichte.

Ein in Minden gebildetes Comité erhielt am 21. August 1837 Concession für die Rhein=Weser=Eisenbahn=Gesellschaft, die sich bald wieder auflöste. Die ersten Vorarbeiten wurden durch die rheinische Eisenbahngesellschaft ausgeführt, doch verzichtete dieselbe später auf die Ausführung des Projects, worauf sich in Cöln eine neue Gesellschaft bildete. Erste Generalversammlung derselben in Cöln am 19., zweite am 23. Aug. 1843; die Gesellschaft constituirte sich in der letztern als ostrheinische Eisenbahngesellschaft, wählte eine provisorische Direction und stellte ihre Statuten fest, die am 9. Oct. dess. J. in Folge der Verhandlungen mit dem Commissar des Finanzministeriums und einem in Düsseldorf gebildeten Comité modificirt, am 18. December dess. J. bestätigt wurden. Actienzeichnung am 24. August 1843. Wahl der definitiven Direction am 6. Febr. 1844. In demselben Jahre (im Aug.) begann der Bau unter Leitung des Regierungs= und Bauraths **König**, an dessen Stelle, nachdem er im August 1845 gestorben, der Ober=Ingenieur **Leopold** trat. Die Concession zur Zweigbahn von Lipperheide (Oberhausen) nach Ruhrort wurde am 11. August 1845 ertheilt. Am 20. Decbr. dess. J. wurde die Bahnstrecke von Deutz bis Düsseldorf dem Betriebe übergeben; am 9. Februar 1846 die Strecke von Düsseldorf bis Duisburg; am 15. Mai 1847 die Strecke von Duisburg bis Hamm (nachdem die Strecke von Duisburg bis Berge=Borbeck bereits seit December 1846 für Kohlentransporte benutzt worden war); am 15. October 1847 die letzte Strecke von Hamm bis Minden und somit die ganze Bahn (gleichzeitig mit der Bahn von Minden bis Hannover); am 14. October 1848 die Zweigbahn nach Ruhrort. — In Folge des Beschlusses der Generalversammlung vom 21. Juni 1851 und des zwischen der Direction und dem königlichen Eisenbahncommissariat zu Cöln am 30. Decbr. 1852 verabredeten, von der Regierung genehmigten Vertrags, sowie in Gemäßheit eines zwischen den beiden betreffenden Regierungen am 18. Juli 1851 abgeschlossenen Vertrags übernahm die Gesellschaft die Anlegung einer Zweigbahn von Oberhausen über Wesel und Emmerich bis zur holländischen Grenze mit der Richtung auf Arnheim zum Anschlusse an die nieder=

ländischen Eisenbahnen von Arnheim nach Amsterdam und Rotterdam; dieselbe sollte binnen drei Jahren, von Ertheilung der Concession an gerechnet, vollendet und in Betrieb gesetzt sein. In der Generalversammlung am 19. Juni 1852 wurde die Direction autorisirt, zu diesem Zwecke eine Anleihe von 3 Mill. Thlr. aufzunehmen. Die Generalversammlung am 25. Juni 1853 wiederholte den Beschluß. Die königliche Concession und Bestätigung wurde am 1. September desselben Jahres ertheilt. Am 15. Febr. 1856 wurde die kurze, nur $1\frac{3}{20}$ Meile lange Strecke von Emmerich bis zur holländischen Grenze (auf welcher die niederländische Gesellschaft den Betrieb besorgt), am 1. Juli 1856 die Strecke von Oberhausen bis Dinslaken, am 20. Octbr. 1856 die Strecke von Dinslaken nach Emmerich und somit die ganze Bahn dem Betrieb übergeben (die feierliche Eröffnung fand schon am 17. October statt). — Endlich beschloß die Gesellschaft am 24. Juni 1854 (auf Grund eines mit dem königl. Eisenbahncommissar am 22. ej. abgeschlossenen, vom König am 4. Novbr. d. J. genehmigten Vertrags) den Bau der Bahn von Deutz nach Gießen zum Anschluß an die Main-Weser-Bahn und die süddeutschen Bahnen überhaupt, mit einer Zweigbahn nach Siegen und einer stehenden Rheinbrücke bei Cöln (zu welcher jedoch die Stadt Cöln und die rheinische Eisenbahngesellschaft einen Beitrag von zusammen 500,000 Thlr. geben). Die königl. Concession für diese Bahn wurde am 26. Juli 1855 ertheilt. Der Bau hat längst begonnen und wird vom Eisenbahndirector **Hähner** geleitet; er soll binnen 4 Jahren nach ertheilter Concession und nach Sicherstellung des Anlagecapitals ausgeführt werden. (S. die vorige Anmerkung.)

Im Frühjahr 1859, wenn nicht früher, soll die Strecke von Deutz bis Hennef eröffnet werden. Der Grundstein der Brücke wurde im Oct. 1855 gelegt und im Jahre 1859 dürfte dieselbe vollendet werden.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: 13,000,000 Thlr. in Actien zu 200 Thlr., wovon der Staat den siebenten Theil in runder Summe von 1,860,000 Thlr. oder 9300 Actien übernommen hat.

2) Prioritätsanleihen: 38,274,500 Thlr., nämlich:

a) 3,674,500 Thlr. (I. Emission im Betrage von $3\frac{1}{2}$ Mill. Thlr., beschlossen am 30. Juni 1847, im Privilegium vom 8. Octbr. 1847 erhöht auf 3,674,500 Thlr.); Apoints von 500, 200 und 100 Thlr.; Zinsfuß $4\frac{1}{2}$ Procent; Tilgungsfonds 20,586 Thlr. von 1850 an.

b) **3,500,000** Thlr. (II. Emission) zu **5** Procent (Privilegium vom 30. März 1849); Tilgungsfonds **16,720** Thlr. von **1854** an.

c) **2,000,000** Thlr. (II. Emission) zu **4** Procent (Beschluß vom 21. Juni 1851, Privilegium vom 14. Febr. 1853); Tilgungsfonds von 1858 an jährlich **13,105** Thlr. (Diese Anleihe wurde bereits im Privilegium vom 30. März 1849 vorbehalten und genießt mit der vorigen gleiche Priorität.)

d) **3,000,000** Thlr. (III. Emission Lit. A.) zu **4** Procent behufs der Anlage der Zweigbahn von Oberhausen nach der holländischen Grenze bei Elten (Privilegium vom 1. Sept. 1853). Zur Amortisation derselben werden jährlich verwendet: der Reinertrag über **4** Procent des Anlagecapitals bis zur Höhe von ½ Procent desselben und die Zinsen der amortisirten Obligationen.

e) **20,000,000** Thaler (IV. Emission Lit. A.) zu **4** Procent für die Cöln-Gießener Bahn, in Prioritäts-Obligationen zu 1000, 500 und 100 Thlr. (Privilegium vom 26. Juli 1855). Zinsenzahlung am **1.** April und 1. Octbr. Zur Amortisation dient jährlich ½ Procent des **4** Proc. übersteigenden Reinertrags der Cöln-Gießener Eisenbahn, sowie diejenigen Beträge, welche der Staat nach dem abgeschlossenen Vertrage hierzu zu verwenden berechtigt, resp. verpflichtet ist. Nach Beschluß der Generalversammlung am 23. December 1856 soll die Direction bei den noch nicht emittirten Prioritäts-Obligationen IV. Emission Lit. A. und B.*) nicht an den Maximalzinsfuß von **4** Procent gebunden, vielmehr die Wahl des Zinsfußes ihrem Ermessen überlassen sein.

f) **3,500,000** Thlr. (III. Emission Lit. B.) zu **4½** Procent für die Eisenbahn von Oberhausen bis zur holländischen Grenze in Apoints von 500, 200 und 100 Thalern (Privilegium vom 12. April 1858). Zinstermine 1. April und 1. Octbr. Die Amortisation geschieht nach den Bestimmungen des Privilegiums vom 1. Septbr. 1853, doch darf die Kündigung nicht vor dem 1. April 1863 geschehen.

g) **2,600,000** Thlr. (III. Emission Lit. B. a) zu **4½** Procent, zum Zweck der Vervollständigung der Bauten und Vermehrung der Betriebsmittel, in Apoints von 500, 200 und 100 Thlr. (Beschluß v. 25. Juni 1853, Privilegium vom 12. April 1858). Zinstermine 1. April und 1. October. Zur Amortisation, welche 1863 beginnt, dienen jährlich **14,566** Thlr. nebst den ersparten Zinsen. (Diese Anleihe, bereits im

*) Ende 1857 waren erst 8,306,700 Thlr. emittirt.

Privilegium vom 1. Sept. 1853 reservirt, hat mit denen unter d und f gleiche Priorität*).

Das gesammte concess. Anlagecapital beträgt daher **51,274,500** Thlr. Verwendet waren Ende 1857 auf die im Betriebe befindlichen Bahnstrecken **30,541,098** Thlr. oder pr. Meile **644,215** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Zu den für die übrigen preußischen Privatbahnen geltenden Bestimmungen kommen noch die folgenden. Der Staat hat, wie schon erwähnt, **9300** Actien im Betrage von **1,860,000** Thlr. übernommen, auch für die übrigen Actien einen jährlichen Zinsgenuß von 3½ Procent garantirt. Dafür fällt, so oft der Reinertrag eines Jahres sich auf mehr als 5 Procent des Actiencapitals beläuft, von diesem Ueberschuß über 5 Procent der dritte Theil dem Staate zu**), um nach seinem Ermessen zur Ausgleichung etwa geleisteter oder künftig zu leistender Zinszuschüsse oder zum Ankaufe von Actien nach dem Tagescurse verwendet zu werden. Die emittirten, von Privaten übernommenen Actien werden durch allmälige Einlösung nach dem Nennwerthe vom Staate erworben und amortisirt. Zur Amortisation werden vom Staate jährlich verwendet: 1) die Zinsen und Dividenden, welche auf das vom Staate übernommene Siebentel der Actien fallen, also mindestens ½ Procent des gesammten Anlagecapitals; 2) die Zinsen und Dividenden der amortisirten Actien. Zu dieser Amortisation ist der Staat auch dann verpflichtet, wenn der Reinertrag nicht einen Zinsgenuß von 3½ Procent liefern sollte; andererseits steht ihm die Befugniß zu, den gedachten Betrag aus seinen Mitteln jährlich auf 1 Procent des Actiencapitals zu erhöhen. Die Ausloosung der zu amortisirenden Actien findet am 1. Juli jedes Jahres statt***). Sobald sämmtliche Actien

---

*) Die Summe von 600,000 Thaler sollte erst dann emittirt werden, wenn die Gesellschaft die Verwendung dieses Betrags zu einem andern als dem ursprünglich bestimmten Zwecke, der Auszahlung an den Staat als ein Beitrag für den Rheinbrückenbau, genehmigt haben würde, was in der Generalversammlung am 26. Juni 1858 geschehen ist.

**) Für 1850 betrug dieses Drittheil: 8433 Thlr., für 1851: 38,337 Thlr., für 1852: 71,237, für 1853: 139,254, für 1854: 233,819, für 1855: 267,500, für 1856: 307,083, für 1857: 364,783 Thlr., zusammen bis 1857 incl. 1,411,488⅔ Thlr.

***) *Am 1. Juli 1854* fand zum 6ten Male eine Verloosung (von 427

vom Staate erworben und amortisirt sind, wird die Bahn mit allen Activis und Passivis Eigenthum des Staats.

Durch das Gesetz vom 24. Mai 1853 übernahm der Staat behufs des Baues und Betriebes einer Eisenbahn von Oberhausen über Wesel und Emmerich nach der niederländischen Grenze eine Garantie für einen jährlichen Reinertrag von 3½ Procent des in dem neuen Unternehmen anzulegenden Capitals, soweit der dem Staate zustehende dritte Theil des Reinertrags der Cöln-Mindener Eisenbahn über 5 Procent und die über 3½ Procent Zinsen aufkommenden Dividenden des Staatsantheils vom Actiencapital der Gesellschaft zur Leistung der erforderlichen Zuschüsse hinreichen. Zur Sicherung eines Garantiefonds übernahm der Staat die Verbindlichkeit, die ihm aus dem Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmen zustehenden Ueberschüsse und Dividenden vom Jahre 1851 an (incl. des für 1850 bereits bezogenen Ueberschusses von 8443 Thlr.) so lange selbst anzusammeln und zu verwalten, bis die Bahn von Oberhausen nach der niederländischen Grenze in fünf hintereinander folgenden Jahren jährlich einen Reinertrag von wenigstens 3½ Procent geliefert hat. Dann aber tritt für den Staat die Berechtigung ein, den angesammelten Fonds weniger einer Summe von 100,000 Thlr., die einen eisernen Garantie-Bestand bilden soll, zum Ankauf und zur Amortisation von Cöln-Mindener Actien zu verwenden. Uebrigens bleibt dem Staate das Recht vorbehalten, die gedachte Zweigbahn und ihr Betriebsmaterial gegen Erstattung des gesammten Anlagecapitals jederzeit für sich zu erwerben.

Eine andere Garantie hat der Staat für die zum Bau der Cöln-Gießener Bahn bestimmte Anleihe von 20 Mill. Thlr. übernommen. Sollten nämlich Eisenbahn und Brücke die zur Verzinsung der Anleihe nöthigen Summen nicht aufbringen, so deckt die Cöln-Mindener Gesellschaft das erste ausfallende halbe Procent aus eigenen Mitteln. Den etwaigen weitern Ausfall (höchstens 3½ Procent) deckt der Staat (in Gemäßheit des Gesetzes vom 18. April 1855) mit dem ihm zustehenden dritten Theil des Reinertrages der Cöln-Mindener Eisenbahn über 5 Procent und den Dividenden für seinen Antheil am Actiencapital (soweit nicht etwa das Oberhausen-Arnheimer Unterneh-

---

Actien) statt. Bis dahin waren im Ganzen 3345 Actien amortisirt. Vom Jahre 1855 an ist, wie S. 108 bemerkt, die Amortisation auf 15 Jahre suspendirt worden.

men darauf Anspruch hat), ferner mit einem Zuschusse von **50,000** Thalern aus den **3½**procentigen Zinsen des erwähnten Stammactien=Antheils, während der Rest dieser Zinsen zur Amortisation des in der Rheinbrücke anzulegenden verzinslichen Capitals dienen soll. Die Garantieleistung des Staates mit den angesammelten Ueberschüssen und Dividenden aus dem Cöln=Mindener Eisenbahn=Unternehmen hört auf, sobald das Unternehmen der Cöln=Gießener Bahn, verbunden mit der Rheinbrücke, oder nach erfolgter Amortisation des Anlagecapitals für dieselbe die erstere Unternehmung allein, während fünf aufeinanderfolgender Jahre einen so hohen Reinertrag aufgebracht haben wird, daß die Cöln=Mindener Gesellschaft zur vollständigen Deckung der Zinsen des Anlagecapitals in keinem Jahre mehr als ½ Proc. hat zuschießen müssen. Von den in dieser Zeit durch die Zinsengarantie nicht in Anspruch genommenen Zinsen, Dividenden und Extradividenden für den Actienantheil des Staats wird von demselben ein Garantiefonds von **300,000** Thlr. angesammelt. Die Amortisation der Stammactien wird auf 15 Jahre vom 1. Jan. 1855 an suspendirt.

6) **Verfassung.**

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Cöln. Hier finden die Generalversammlungen (regelmäßig im zweiten Jahresquartale) statt. Nur die Besitzer von **5** und mehr Actien sind in den Generalversammlungen stimmberechtigt. Für **5—50** Actien kommt auf je **5** Actien, für **51—500** Actien auf je **10** Actien eine Stimme; wer **500** oder mehr Actien hat, hat 55 Stimmen. Der Commissarius des Staats führt jedesmal $\frac{1}{7}$ der gesammten Stimmen. Nach Ablauf von 15, 25, 35, 40 Jahren aber kommt dem Staate resp. $\frac{1}{6}$, $\frac{1}{5}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{3}$ der sämmtlichen Stimmen zu. Der Administrations=Rath besteht aus 8, die Direction aus 7 Mitgliedern. Von den letztern wird eins vom Staate ernannt, die übrigen von der Generalversammlung aus der Zahl der Actionaire gewählt; von diesen müssen 4 Mitglieder in Cöln und 2 in Düsseldorf wohnen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter. Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1846	666020	72725	182590	8019	5185	195794	104211	91583
1847	1063849	1604744	368192	193929	22175	584292	242926	341366
1848	1451798	3292257	706000	542793	33883	1282676	588056	694620
1849	1386493	6077164	747299	835186	92361	1674846	723413	951433
1850	1511395	8824385	809024	1064925	154458	2028407	812849	1215558
1851	1594834	12945016	908941	1192299	167533	2268773	938546	1330227
1852	1597827	16663058	888870	1362898	189451	2441220	1009505	1431714
1853	1512234	20011452	902802	1636464	193477	2732743	1084489	1648253
1854	1650310	27733941	917089	2149113	213376	3279578	1230494	2049084
1855	1756569	35842834	974245	2495200	258975	3729407	1513988	2214432
1856	2030621	39455220	1074155	2610174	327353	4011682	1630849	2380833
1857	2685682	45375869	1354799	3056173	442118	4853090	1960509	2892581

Außerdem wurden im Jahre 1856 auf der Arnheimer Zweigbahn eingenommen: für 104,427 Personen **23,803** Thlr., für 413,620 Ctr. Güter, ferner Vieh rc. **18,368** Thlr., zusammen **42,171** Thaler (im Jahre 1857: für 419,275 Pers. **126,978** Thlr., für 1,984,526 Ctr. **119,712** Thlr., außerdem **3325** Thlr., zusammen **250,015** Thlr.; dieselben sind in obigen Angaben mit enthalten.) Die aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds seit 1854 gedeckten Ausgaben — resp. **215,980**, **303,483**, **298,030** und **486,110** Thaler — sind im Obigen nicht mitgerechnet.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Betriebs-Ausgaben 1846: **$53\frac{1}{5}$**, 1847: **$41\frac{3}{5}$**, 1848: **$45\frac{5}{6}$**, 1849: **$43\frac{1}{5}$**, 1850: **40**, 1851 und 1852: **$41\frac{1}{3}$**, 1853: **$39\frac{2}{3}$**, 1854: **$37\frac{1}{2}$**, 1855: **$40\frac{3}{5}$**, 1856: **$40\frac{2}{3}$**, 1857: **$40\frac{2}{5}$** Procent.

8) Rentabilität.

Bis zum Schlusse des Jahres 1847, in welchem die ganze Bahn von Cöln bis Minden in Betrieb gesetzt wurde, wurden die Einzahlungen mit **4** Procent verzinst. Seitdem werden aus dem Reinertrag zunächst auf sämmtliche Actien **$3\frac{1}{2}$** Procent jährliche Zinsen in halbjährlichen Terminen (1. Juli und 2. Januar) gezahlt; der Ueberschuß wird als **Dividende** vertheilt.

Für 1848 wurden nur **$3\frac{1}{2}$** Procent Zinsen bezahlt; für 1849 **$4\frac{1}{2}$** Procent Zinsen und Dividende; für 1850: **$5\frac{1}{8}$**, für 1851: **$5\frac{7}{12}$**, für 1852: **$6\frac{1}{12}$**, für 1853: **$6\frac{1}{2}$**, für 1854: **$8\frac{1}{10}$**, für 1855: **$8\frac{1}{5}$**, für 1856: **$8\frac{2}{3}$**, für 1857: **9** Procent. Dies giebt im Durchschnitt der Jahre 1848—1857 über **$6\frac{1}{2}$** Procent jährlich.

Die Arnheimer Zweigbahn hat im Jahre 1857 nur eine **$2\frac{2}{3}$** procentige Verzinsung des Baucapitals von **4,850,607** Thlr. abgeworfen, so daß der Staat zur Verzinsung mit **$3\frac{1}{2}$** Procent einen Zuschuß von **33,549** Thlr. leisten mußte.

9) Reservefonds.

Der Reservefonds darf nur in Folge eines Beschlusses des Administrations-Rathes und mit Genehmigung des Finanzministeriums über **3** Procent des Anlagecapitals erhöht werden.

Außer dem eigentlichen Reservefonds für außerordentliche und nicht vorherzusehende Fälle — dessen Bestand Ende 1857 nur **52,863** Thlr. war — ist noch ein besonderer Fonds für Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel vorhanden. Diesem wurden aus den Betriebsüberschüssen für 1846 überwiesen: **25,000** Thlr., für 1847: **60,000**, für 1848: **150,000**, für 1849: **120,000**, für 1851: **180,000**, für 1852: **185,000**, für 1853: **205,000**, für 1854: **228,900**, für 1855: **255,500**, für 1856: **281,000**, für 1857: **376,701** Thlr. Der Bestand desselben betrug Ende 1856: **831,972**, Ende 1857: **756,444** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

146 Locomotiven (mit Ausnahme von 6 vierrädrigen sämmtlich mit 6 Rädern und mit variabler Expansion; 64 sind gekuppelt), wovon 106 von Borsig in Berlin, 14 von Emil Keßler in Carlsruhe, 2 von Longridge u. Comp. in Newcastle, 12 von John Cockerill in Seraing, 2 von Robert Stephenson, 2 von Sharp Brothers u. Comp., 4 von Hawthorn in Newcastle, 2 von Jacobi, Haniel u. Huyssen in Sterkrade, 2 von Rich. Hartmann in Chemnitz (4 Maschinen sind als stationäre zu betrachten);

135 Tender;

123 Personenwagen mit 7295 Plätzen (in 4 Wagenclassen);

47 Gepäckwagen;
3105 Güterwagen für 447,280 Centner Belastung (wovon 30 mit 8, 629 mit 6, 2446 mit 4 Rädern; 60 Vieh-, 19 Equipage- und 6 Pferdewagen, 78 Holzwagen);
216 Kieswagen;
40 Schneepflüge.

Der ganze Wagenpark umfaßt 3491 Wagen mit 7833 Achsen. Außerdem sind 61 Wagen im gemeinschaftlichen Eigenthum der westlichen Gruppe des norddeutschen Eisenbahnverbandes, nämlich 10 combinirte Personen-Post-, 24 Courierzug-Personen- u. 27 Gepäckwagen.

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

Cosel-Oderberg, siehe Wilhelmsbahn.

---

32. Cottbus-Schwielochsee (Privatbahn; Pferdebahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn führt von der Stelle, an welcher die Spree schiffbar zu sein aufhört — unweit Goyatz am Schwielochsee — über Fehrow nach der Stadt Cottbus in der preuß. Provinz Brandenburg (Reg.-Bez. Frankfurt) und ist **8303** preuß. Ruthen oder fast **4¼** Meilen lang. Sie hat außer den Bahnhöfen an beiden Endpunkten einen Halteplatz bei Fehrow.

2) Beschreibung der Bahn.

Die stärkste Steigung ist **1** auf **150**; **1860** Ruthen sind horizontal. Geradlinig sind **7305** Ruthen; die übrigen **998** Ruthen liegen in Curven (kleinster Halbmesser **150** Ruthen). Der Unterbau ist so eingerichtet, daß später der Umbau in eine Bahn für Dampfkraft leicht bewirkt werden kann. Die Bahn liegt auf einem Damme von **12** F. Kronenbreite, überschreitet bei Fehrow die Spreeniederung und bei Butzen einen tiefen Sumpf. Die größte Tiefe der Einschnitte be-

trägt **18** Fuß, die größte Höhe der Dämme **23** Fuß. Der **Oberbau** besteht aus kiefernen Quer- und Langschwellen. Die **Schienen** waren bisher gewalzte Flachschienen, der Fuß 5 Pfund schwer, mit Unterlageplatten von Schmiedeeisen. Die großen Uebelstände aber, welche Flachschienen herbeiführten, und das immer steigende Bedürfniß von Langschwellen bewogen die Gesellschaft, im Jahre 1852 Hochschienen anzuschaffen, deren Legung im Frühjahr 1853 beendigt wurde und **83,536** Thlr. gekostet hat. Der Umbau zum Locomotivenbetriebe wird beabsichtigt, bleibt aber ausgesetzt, bis die projectirte Fortsetzung nach Fürstenwalde zu Stande kommt.

3) Geschichte.

Zusammentritt des vorbereitenden Comités 13. December 1843. Subscription des Actiencapitals 6. Mai 1844. Vorläufige Concession 18. August dess. J. Constituirende Generalversammlung 30. Septbr. dess. J. Statut angenommen von der Gesellschaft 13. März 1845, bestätigt durch Cabinetsordre vom 2. Mai 1845. — Beginn des Baues am 4. Nov. 1844 unter Leitung des Bau-Inspectors **Fritsch** in Cottbus. Eröffnung der Bahn am 24. Juni 1846.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **273,000** Thlr. in Actien von **100** Thaler. Dasselbe hat vollkommen ausgereicht, so daß die Meile nur **65,697** Thlr. kostet. (Der Oberbau kostet 117,818, die Erdarbeiten nur 40,188, die Bahnhöfe und Gebäude 30,940, der Grunderwerb 26,454, das Betriebsmaterial 15,331, die Brücken 11,845 Thlr. u. s. w.)

2) Im Jahre 1852 wurde zur Anschaffung von Hochschienen eine Prioritäts-Anleihe von **60,000** Thlr. zu **4½** Procent gemacht (Beschluß vom 19. März 1852; Privilegium 2. Juni dess. J.; Amortisation mit ½ Procent von 1854 an).

Das gesammte Anlagecapital beträgt demnach **333,000** Thaler oder pr. Meile ca. **79,000** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Die Gesellschaft wird nach außen durch eine Direction von 3 Mitgliedern und 2 Stellvertretern (von der Generalversammlung gewählt)

vertreten; in Betreff ihrer inneren Rechte durch einen die Direction überwachenden Verwaltungs-Rath von 4 Mitgliedern und 4 Stellvertretern. Die ordentlichen Generalversammlungen finden jährlich am ersten Mittwoch im Mai oder (wenn dies ein Festtag sein sollte) am nächstfolgenden Mittwoch zu Cottbus statt. Je **5** Actien geben eine Stimme. — Ihren Sitz hat die Gesellschaft in Cottbus.

7) Frequenz und Einnahme.

Die Bahn ist hauptsächlich zum Gütertransport bestimmt; der Personenverkehr kommt gar nicht in Betracht und beschränkt sich auf Spazierfahrten. Der bei weitem größte Theil aller Güter geht vom Schwielochsee nach Cottbus.

Jahr	Transportirte		Einnahme f. Güter	Sonstige Einnahme	Gesammt-Einnahme	Betriebs-Einnahme	Reine Einnahme
	Personen	Güter Ctr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1847	....	207357	25537	1586	27123	11085	16038
1848	1670	153180	17369	1594	18962	9266	9697
1849	....	179147	18943	1376	20319	9800	10519
1850	....	194459	19522	1719	21241	9872	11370
1851	....	184201	17516	1295	18811	8796	10014
1852	....	205886	18488	1415	19903	9490	10413
1853	....	201409	17549	1507	19056	9247	9809
1854	....	176431½	16908	1626	18534½	8128½	10406
1855	....	253325½	22367	3192	25558½	12224	13334
1856	....	239468½	21156	1925	23081	11734	11347
1857	....	232451¼	19090	2607	21697½	9726	11971

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1847: **41**, 1848: **49**, 1849: **48¼**, 1850: **41¾**, 1851: **46¾**, 1852: **47⅗**, 1853: **48½**, 1854: **43⅞**, 1855: **49**, 1856: **50⅚**, 1857: **44¾** Procent.

8) Rentabilität.

Die bisher gezahlten Dividenden betrugen für: 1847: **5**, 1848: **3**, 1849: **3⅓**, 1850: **3⅔**, 1851, 1852 und 1853: je **3**, 1854: **2½**, 1855: **3**, 1856: **2⅓**, 1857: **2½** Procent. Dies giebt im Durchschnitt jährlich **3⅛** Procent.

9) Reservefonds.

Für den Reservefonds — welcher **15** Procent des ganzen Anlagecapitals nicht übersteigen darf — wird jährlich mindestens $\frac{1}{2}$ Procent des Anlagecapitals von der Einnahme abgezogen. Die für diesen Zweck angewiesenen Summen betrugen 1847: **2388**, 1848: **1507**, 1849: **1419**, 1850: **1360**, 1851: **1824**, 1852: **2223**, 1853: **1619**, 1854: **2115½**, 1855: **1365**, 1856: **1814**, 1857: **1971** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Im Jahre 1857 waren vorhanden: 44 Wagen.

---

*33. Cüstrin-Altdamm.

Project. Diese Bahn — welche auch eine Zweigbahn nach Stargard erhalten soll — würde eine kürzere Verbindung zwischen Frankfurt a. O., resp. Breslau und Stettin vermitteln und bei Altdamm in die Stettin-Stargarder Bahn einmünden. Die Vorarbeiten sind nach einer Verfügung des preußischen Handelministers angeordnet worden.

*34. Danzig-Cöslin.

Project. Die Bahn soll über Langfuhr, Oliva, Zoppot, Grabau, Rehda, Neustadt, Ankerholz, Lauenburg, Rexin, Stolpe, Schlawe, Karwitz, Schübben gehen. Länge: **27** Meilen. Kostenanschlag: **15½** Mill. Thlr. Dazu kommen noch **2,875,000** Thlr. für folgende Zweigbahnen: von Karwitz nach Rügenwalde, $1\frac{3}{4}$ M., von Stolpe nach Stolpemünde, $3\frac{1}{8}$ Meilen, von Danzig nach Neufahrwasser, $\frac{3}{4}$ Meile, so daß sich die Gesammtkosten auf **18,326,500** Thaler belaufen würden. Etwa ein Drittel der Bahn würde in Steigungen von $\frac{1}{150}$ bis $\frac{1}{200}$ liegen.

Dortmund-Soest, s. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

---

*35. Dresden-Döbeln.

Project. Die Bahn soll von Dresden über Meißen und Lommatzsch gehen und sich bei Döbeln oder Ostrau an die Chemnitz-Riesaer Bahn anschließen. Länge: 6—7 Meilen. Vorbereitende Versammlung in Dresden 19. Juni 1858.

---

36. Dresden-Tharandt (Albertsbahn; Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: $4\frac{7}{10}$ Meilen. Davon kommen $1\frac{5}{8}$ Meile (24,061 Ellen) auf die von **Dresden** über Potschappel nach **Tharandt** (im Plauenschen Grunde oder Thale der Weiseritz) führende Hauptbahn, $2\frac{7}{8}$ Meilen auf die nach verschiedenen Kohlenwerken u. s. w. führenden, zum Theil nur für Pferdebetrieb bestimmten Zweigbahnen: von Potschappel über Niederheßlich durch das Poissenthal nach Hänichen und Rippien, von Potschappel über Zaukerode nach Hermsdorf u. s. w.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Hauptbahn enthält 81 Schleusen, 24 Durchfahrten u. s. w., 5 Brücken über die Weiseritz, **3775** Ellen Futtermauer und einen kleinen Tunnel (überwölbten Einschnitt) von **75** Ellen Länge. Horizontal sind **3907**, steigend mit $\frac{1}{100}$ **7000**, mit $\frac{1}{100}$ bis $\frac{1}{400}$ **12,839** Ellen. Die Steigung beträgt **163½** Ellen, die mittlere Steigung ist also **1** auf **147**. Die geraden Linien sind zusammen **17,588**, die Curven (deren kleinster Halbmesser 500 Ellen) **6473** Ellen lang. — Die größte Zweigbahn nach Hänichen hat eine durchschnittliche Steigung von **1** auf **54**.

3) Geschichte.

Bildung eines Comités in Dresden 11. August 1852. Die Einladung zur Betheiligung ist vom 4. April 1853 datirt. Die Subscription fand am 13. und 14. April desselben J. in Dresden, Leipzig, Bautzen, Freiberg und Tharandt statt, wobei statt der erforderlichen **14,800** Actien **20,646** gezeichnet wurden. Constituirende Generalver-

sammlung 4. Mai 1853. In derselben wurde der Ausschuß gewählt; dieser wählte sodann das Directorium, das sich am 26. Mai dess. J. constituirte. In der zweiten Generalversammlung am 13. Juli dess. J. wurde das Statut angenommen. Im August dess. J. erschien die Expropriationsverordnung. Erster Spatenstich bei Dresden am 12. Sept. 1853. Concession ertheilt und Statuten bestätigt am 26. Jan. 1854. Eröffnung der Hauptbahn am 28. Juni 1855. Von den Zweigbahnen wurde die nach dem Döhlener Kunstschachte, **800** Ellen, am 20. Novbr. 1855, die nach der Elbe und dem Augustusschachte (resp. **4800** und **1000** Ellen) am 2. April 1856, die nach Hänichen, **26,200** Ellen oder 2 Meilen lang, am 17. Octbr. 1856, die nach Zaukerode und Hermsdorf, **6300** Ellen lang, am 25. Novbr. 1856, die nach der Thode'schen Papierfabrik am 4. Decbr. 1856 eröffnet.

4) Anlagecapital.

1) Das Actiencapital beträgt **900,000** Thlr. in Actien à **100** Thaler. (Anfänglich war dasselbe auf **1,700,000** Thlr. bestimmt, doch hat sich die Zahl der Actien durch unterlassene Einzahlungen allmälig von 17,000 auf 10,441 vermindert. Später wurde das Actiencapital auf obige Summe reducirt.)

2) Anleihen:

a) **800,000** Thlr. zu **5** Procent in Prioritätsactien Lit. A. zu **100** Thlr. (mit 1 Procent Tilgung von 1861 an), contrahirt 1856.

b) **300,000** Thlr. als zweite Priorität, ebenfalls zu **5** Procent, in Prioritätsobligationen Lit. B. à **100** Thlr., mit 1 Procent Tilgung von 1866 an.

c) Außerdem ist nach Beschluß der außerordentlichen Generalversammlung am 14. Februar 1857 noch eine 3. Anleihe von **300,000** Thlr. aufgenommen, von derselben sind aber vor der Hand nur **125,000** Thlr. emittirt worden. Ohne Genehmigung einer neuen Generalversammlung darf keine weitere Summe aufgenommen werden. Die Generalversammlung am 5. Decbr. 1857 genehmigte die Emission anderweiter **50,000** Thlr. Auch die letzte Anleihe (in Prioritätsobligationen Lit. C. à **100** Thlr.) wird mit **5** Procent verzinst und mit 1 Procent (von 1867 an) amortisirt.

Hiernach beträgt das Anlagecapital gegenwärtig **2,175,000** Thlr. Verwendet waren bis Ende 1857: **2,279,307** Thaler oder pr. Meile ca. **485,000** Thlr.

5) **Verhältniß zum Staate.**

Während der zwei Baujahre (von der Publication der Expropriationsverordnung an gerechnet) und der darauf folgenden drei Jahre ist die Gesellschaft von der Gewerbesteuer befreit.

Die Regierung behält sich das Recht vor, das Eigenthum der Eisenbahn und der Zweigbahnen für den Staat zu erwerben. Dasselbe kann im Wege der freien Vereinigung zu jeder Zeit, im Falle der Fortführung der Bahn bis Freiberg aber von der Betriebseröffnung der anschließenden Strecke bis Freiberg an zu jeder Zeit, in allen anderen Fällen nicht vor Ablauf des zwanzigsten Betriebsjahres geltend gemacht werden. Im Fall der Ausübung des Ankaufsrechts wird bezahlt: 1) wenn der Ankauf innerhalb der 5 ersten Betriebsjahre erfolgt, das Anlagecapital unter Zuschlagung eines halben Procents für jedes an 20 Betriebsjahren fehlende Jahr; 2) wenn der Ankauf nach dem fünften, aber vor dem zwanzigsten Betriebsjahre erfolgt, der 25fache Betrag der letzten fünfjährigen Durchschnittsdividende unter Zuschlagung eines halben Procents für jedes an 20 Betriebsjahren fehlende Jahr, jedenfalls aber als Minimum das Anlagecapital; 3) wenn der Ankauf nicht vor dem zwanzigsten Betriebsjahre erfolgt, der 25fache Betrag der letzten 10jährigen Durchschnittsdividende.

6) **Verfassung.**

Die Gesellschaft hat ihren Wohnsitz in Dresden. Das Directorium besteht aus 3 Mitgliedern und einem Stellvertreter, der Ausschuß aus 12 Mitgliedern. In den Generalversammlungen hat der Vorzeiger einer Actie eine Stimme, dagegen geben **2—5** Actien 2 Stimmen, **6—10** Actien 3 Stimmen, **11—20** Actien 4 Stimmen, **21—50** Actien 5 Stimmen, **51—75** Actien 6 Stimmen, **76—100** Actien 7 Stimmen, **101—150** Actien 8 Stimmen, **151** und mehr Actien 10 Stimmen.

7) **Frequenz und Einnahme.**

Im zweiten Halbjahr 1855 betrug die Einnahme für 152,371 Personen **19,917** Thlr., für 28,614 Ctr. Güter, 210,909 Ctr. Kohlen und Coaks und 160,320 Ctr. Baufracht **7851** Thlr., außerdem **2509** Thlr., zusammen **30,277** Thlr.; die Ausgabe **20,232** Thlr. oder fast **67** Procent, also der Ueberschuß **10,045** Thaler. — Im Jahre 1856: Einnahme für 301,228 Personen **37,867** Thlr., für 95,148 Centner

Güter, 1,938,439 Ctr. Kohlen und Coaks und 81,200 Ctr. Baufracht **54,124** Thlr., außerdem **1545** Thlr., zusammen **93,535½** Thlr.; Ausgabe **53,178** Thlr. oder **56⅚** Procent; Ueberschuß **40,358** Thaler. — Im Jahre 1857: Einnahme für 318,683 Personen **40,088** Thlr., für 195,315 Centner Güter und 3,890,967 Ctr. Kohlen ꝛc. **92,741** Thlr., außerdem **20,634** Thlr., zusammen **153,463** Thlr.; Ausgabe **78,953** Thaler oder **51** Procent.; Ueberschuß **74,510** Thlr.

8) Rentabilität.

Während des Baues und bis zum Schlusse des nach begonnener Benutzung der Hauptbahn von Dresden bis Tharandt zunächst eintretenden Monats (Juni oder) December, also bis Ende 1855, wurden die Einzahlungen mit **4** Procent verzinst. Nachher sollte die Zahlung von Dividenden beginnen und halbjährlich, Ende Juni und Ende December jedes Jahres, erfolgen. Doch konnte für 1856 noch keine Dividende gezahlt werden. Die vom Directorium beabsichtigte Vertheilung einer Dividende von 1½ Procent aus dem Ueberschusse des ersten Halbjahrs 1856 wurde von der Regierung nicht genehmigt. Für 1857 wurde 1 Procent Dividende (auf die Dividendenscheine 5 und 6) gezahlt.

9) Reservefonds.

Von dem nach Gewährung einer Dividende von **4** Procent für das gesammte Actiencapital verbleibenden Reinertrage ist die Hälfte bis zum Betrage von ½ Procent des Anlagecapitals zur Ansammlung eines Reservefonds zurückzulegen. Dieser Betrag kann durch Beschluß des Directoriums und Ausschusses bis auf 1 Procent erhöht werden. Der Bestand des Reservefonds soll sich jedoch nicht höher als **5** Procent des Anlagecapitals belaufen. Für 1857 wurden **7067½** Thlr. zum Erneuerungsfonds genommen.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

7 Locomotiven (worunter 6 von R. Hartmann in Chemnitz, 1 von W. Beyer in Dresden);

4 Tender;

13 Personenwagen mit 550 Plätzen;

2 Post-, 13 Güter-, 310 große und 275 kleine Kohlenwagen.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

†37. **Düsseldorf-Elberfeld** (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **7030** Ruthen oder etwas über **3½** Meilen. Entfernung der einzelnen Stationen von **Düsseldorf**: Gerresheim **1580**, Erkrath **2270**, Hochdahl **2970**, Haan **4330**, Vohwinkel **5570**, **Elberfeld** (Bahnhof in der Steinbeck) **7030** Ruthen. Hierzu kommt noch die Strecke vom Düsseldorfer Bahnhofe bis zum Rhein, **372** Ruthen, welche nur mit Pferden befahren wird. Bei Düsseldorf schließt sich die Bahn an die Cöln-Mindener, bei Vohwinkel an die Prinz-Wilhelms-Bahn, bei Elberfeld an die bergisch-märkische Bahn an.

2) Beschreibung der Bahn.

Der Bahnhof bei Düsseldorf liegt **118**, der bei Elberfeld **505**, der höchste Punkt der Bahn, unweit Vohwinkel, **545** Fuß über der Nordsee.

Zwischen Erkrath und Hochdahl befindet sich eine schiefe Ebene von **650** Ruthen Länge und einer Steigung von **1** auf **30**, die also eine Höhe von **260** Fuß ersteigt. Der Betrieb derselben geschah früher durch zwei stehende Maschinen, jede von 40 Pferdekraft. Seit dem September 1841 trat eine neue Einrichtung ins Leben, nach welcher die von Elberfeld und die von Düsseldorf kommenden Wagenzüge sich auf der schiefen Ebene begegneten und jene die letztern mittelst eines Drahtseiles hinaufzogen, welches über die an der schiefen Ebene aufgestellten Rollen geleitet wurde; seitdem sind die stehenden Maschinen fast ganz entbehrlich geworden. Jetzt dient eine Reservemaschine dem hinauffahrenden Zuge als Gegengewicht; bei der Thalfahrt werden die Züge gar nicht mehr an das Seil angehängt. Von Hochdahl bis Elberfeld kommt auf **2404** Ruthen die Steigung **1** auf **250**, auf **630** Ruthen ein Fallen mit **1** auf **130** vor. Horizontal sind im Ganzen nur **534** Ruthen, steigend von Düsseldorf aus **5774**, fallend **722** Ruthen; das Steigen beträgt **448**, das Fallen **60¾** Fuß. Die Länge der geraden Strecken beträgt **4223**, die der Curven **2807** Ruthen.

Mit Ausnahme der schiefen Ebene hat die Bahn nur ein Geleise; das Planum ist im Allgemeinen nur **12** Fuß, in den Ausweichungen

21 Fuß breit. Die Schienen sind auf dem bei weitem größten Theile der Bahn Stuhlschienen von gewalztem Eisen, **12—15** Fuß lang, pr. Fuß **15** Pfund schwer, mit eisernen Keilen in gußeisernen Stühlen befestigt und auf **3** Fuß von einander entfernten, **8** Fuß langen eichenen Querschwellen ruhend. Unter den Verbindungsstühlen zweier Schienen und den beiden angrenzenden Stühlen liegen die Querschwellen in der Längenrichtung. — Auf einer Strecke von $\frac{1}{6}$ Meile liegen breitbasige Schienen, pr. Fuß 20 Pfd. schwer.

Die höchsten Dämme sind **60** Fuß (zwischen Vohwinkel und Sonnborn) und **51** F. (bei Stahlenhaus) hoch, die tiefsten Einschnitte **50** Fuß tief (bei Frinsberg und Haan). Von den Kunstbauten sind zu bemerken: 1) der Viaduct über das Wupperthal bei Sonnborn, welcher 6 Bogen hat, **371½** Fuß lang, über dem Flußbette **68** Fuß hoch ist und mit dem Flusse einen Winkel von 45° bildet; 2) 3 Brücken über die Bahn von **30** F. Weite; 3) 3 Brücken über die Düssel von **20** bis **30** Fuß Weite; 4) eine Brücke über die Wupper zur Verbindung des Bahnhofes bei Elberfeld mit der Stadt, sowie eine Kettenbrücke für Fußgänger über einen **40** Fuß tiefen Einschnitt.

3) Geschichte.

Bildung eines Comités in einer Versammlung zu Elberfeld am 19. Juni 1835. Erste Generalversammlung in Düsseldorf 31. Octbr. 1835. Die vorläufige Concession (verzögert durch das damals aufgestellte Project einer Rhein-Weserbahn von Düsseldorf bis Minden) wurde ertheilt 5. Febr. 1837. Statuten genehmigt und definitive Concession ertheilt 23. Septbr. 1837. Eröffnung der Strecke Düsseldorf-Erkrath 15. October 1838, der Strecke Erkrath-Vohwinkel 28. Mai 1841, der ganzen Bahn 1. Septbr. dess. Jahres. Am 22. Septbr. 1856 schloß die Direction einen Vertrag mit der Direction der bergisch-märkischen Eisenbahn über Verschmelzung beider Eisenbahnen oder vielmehr Abtretung der Düsseldorf-Elberfelder Bahn an die bergisch-märkische Gesellschaft ab. Derselbe wurde von der Generalversammlung am 7. Januar 1857, sowie von der bergisch-märkischen Gesellschaft am 10. Januar 1857 angenommen und durch Cabinetsordre v. 9. Juni 1857 bestätigt. (Jeder Düsseldorf-Elberfelder Actionair erhielt für 3 Actien 5 bergisch-märkische Actien, weshalb 17,130 neue bergisch-märkische Stammactien ausgegeben wurden, die mit den bestehenden 30,000 Privatactien erster Emission gleiche Rechte haben.) Die-

jenigen Actionaire, die in bergisch-märkischen Actien nicht abgefunden werden wollten, erhielten eine Baarabfindung von **145** Thaler nebst **5** Thlr. Zinsen vom Juni 1857 bis Febr. 1858 für jede Düsseldorf-Elberfelder Stammactie.) Die Verwaltung der Bahn ist am 1. Juli 1857 von der königl. Eisenbahndirection übernommen, aber schon vom 1. Januar 1858 an auf Rechnung der bergisch-märkischen Eisenbahn geführt worden. Die letzte Generalversammlung hat am7. Octbr. 1857 stattgefunden.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **1,027,800** Thlr. in Actien à **100** Thlr. (Die am 17. April 1856 beschlossene Erhöhung auf **1,300,000** Thlr. ist nicht ins Leben getreten.)

2) Prioritätsanleihen: **1,400,000** Thaler. a) Erste Serie **1** Mill. Thlr. à **4** Procent, nach dem Privilegium vom 28. April 1842. (Nach Beschluß der Generalversammlung vom 23. Juni 1840 und Privilegium vom 22. September dess. J. war eine Prioritätsanleihe von 600,000 Thlr. zu 5 Procent mit 1½ Procent Amortisation aufgenommen worden. In der Generalversammlung vom 5. März 1842 wurde beschlossen, jenes Anlehen um 400,000 Thlr. zu erhöhen, und zwar in der Art, daß unter Kündigung des ältern Prioritätsactiencapitals ein neues von 1 Mill. Thlr. zu 4 Procent mit 1 Procent Amortisation, die jedoch erst nach 10 Jahren beginnen sollte, aufgenommen werde. Dies wurde vom König genehmigt 9. April 1842. Die Ausloosung hat im Jahre 1852 mit 100 Stück begonnen.) b) Zweite Serie **400,000** Thlr. zu **5** Procent mit ½ Procent Amortisation von 1855 an (Am 27. Mai 1847 war eine Vermehrung des Stamm-Actiencapitals um 372,200 Thlr. beschlossen, auch durch Cabinetsordre vom 9. Juli 1847 genehmigt worden. Da jedoch die neuen Actien keinen hinreichenden Absatz fanden, beschloß die Generalversammlung vom 20. April 1850 die Umwandlung derselben in 5 Procent tragende Prioritätsactien und die Erhöhung ihres Betrags auf 400,000 Thlr. Am 28. Juni dess. J. wurde darüber definitiver Beschluß gefaßt und am 11. Septbr. 1850 das königl. Privilegium ertheilt. Die am 17. April 1856 beschlossene Verwandlung dieser zweiten Anleihe in eine von 500,000 Thlr. zu 4 Procent ist nicht zur Ausführung gekommen.) Beide Anleihen zusammen verursachen einen jährlichen Aufwand von **70,000** Thlr.

Das ganze Anlagecapital beträgt daher **2,427,800** Thaler oder pr. Meile **690,697** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Das Verhältniß zum Staate war wie bei allen anderen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Domicil und Sitz der Verwaltung waren in Düsseldorf. An der Spitze der Gesellschaft stand ein von ihr gewählter Verwaltungsrath von 15 Mitgliedern und eben so vielen Stellvertretern, sowie eine von demselben gewählte Direction, bestehend aus einem Director, 4 Directorialräthen und 4 Stellvertretern derselben. In den Generalversammlungen war jeder Besitzer von **3** oder mehr Actien stimmberechtigt; auf **6**, **12**, **24**, **48** Actien kamen resp. 2, 3, 4, 5 Stimmen (s. vierter Nachtr. zum Statut vom 8. Jan. 1847).

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			f. Pers.	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1842	383018	370255	99471	23751	9344	132566½	....	....
1843	267687	799251	93159	52959	6936	153055	....	....
1844	283084	924757	94344	62333	8064	164742	89590½	75151½
1845	321805	1050284	97090	56252	4856	158198	81759	76439
1846	354391	1106595	122112	62740	5239	190091	93970	96121
1847	327943	1346710	107647	94329	8141	210117	117915	92202
1848	303531	1755512	93900	75796	5751	176047	106039	70008
1849	323246	1960077	93460	82108	8760	184327	92674	91653
1850	340575	2313799	100635	99920	7253	207808	104022	103786
1851	355098	2593366	104749	108973	9781	223503	115338	108165
1852	360379	3890111	106200	132793	9375	248368	141227	122504½
1853	349533	4113351	102397	145237	6124½	253758	187531	130737
1854	375761	4655540	105146	159250	6050	270453	130317	140136
1855	379451	5884701	107209	206324	9060	322593	195910	171483
1856	408588	7117994	120797	252872	13605	387274	181373	205901

*) Seit dem Jahre 1847 ist die Brutto-Einnahme für Güter angegeben, bis dahin die reine Einnahme.

Die Ausgaben excl. Zinsen betrugen 1842: **71½**, 1843: **54**, 1844: **58**, 1845: **56**, 1846: **64**, 1847: **56**, 1848: **60**, 1849: **50**, 1850: **50**, 1851: **52**, 1852: **56⅘**, 1853: **73½**, 1854: **48**, 1855: **46⅝**, 1856: **46⅘** Procent der Brutto-Einnahme. Doch wurden von den angegebenen Ausgaben aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds gedeckt und der reinen Einnahme hinzugerechnet 1844: **5432½**, 1845: **6882**, 1846: **28,013**, 1847: **20,796**, 1851: **4081**, 1852: **15,363**, 1853: **64,510**, 1855: **44,800**, 1856: **26,551** Thlr.

8) Rentabilität.

Vom 1. Januar 1844 an wurden (in Gemäßheit des 3ten Nachtrags zum Statut vom 19. August 1844) nur Dividenden anstatt der Zinsen unter die Stamm-Actionaire vertheilt. Die Dividende betrug für 1842: nichts, 1843: **2½**, 1844: **3**, 1845: **3**, 1846: **4**, 1847: **4½**, 1848: **2**, 1849: **4½**, 1850: **4½**, 1851: **3**, 1852: **2½**, 1853: **2½**, 1854: **3**, 1855: **6**, 1856: **9** Procent, demnach im Durchschnitt aus den 15 Jahren 1842—1856 jährlich etwas über **3½** Procent. (Für 1856 hatte der Verwaltungsrath eine Dividende von **8** Procent beantragt; die Generalversammlung am 14. Mai 1857 beschloß, daß vorläufig nur **5** Procent vertheilt werden sollten, vorbehaltlich einer später zu beschließenden Superdividende, falls die Verschmelzung mit der bergisch-märkischen Gesellschaft zu Stande kommen sollte. Diese Superdividende wurde am 7. Octbr. 1857 auf **3¼** Procent festgesetzt, wozu später noch ¾ Procent aus dem Erlös von altem Material gekommen sind, so daß jeder Actionair für 1856 **9** Procent erhalten hat.)

9) Reservefonds.

Vor Austheilung der Dividenden sollten jährlich höchstens **10,000** Thlr. *) vom reinen Gewinn zur Bildung eines nicht über **150,000** Thlr. auszudehnenden Reservefonds zurückgelegt werden. Ende 1851 betrug derselbe erst **10,802** Thlr. (incl. 10,000 Thlr. in Materialien-Beständen). Für 1852 wurden dem Reserve- oder Bahn-Erneuerungsfonds **2722** Thaler und dem Verschleiß- oder Erneuerungsfonds des gehenden Zeugs **22,000** Thaler überwiesen, wodurch der erstere auf **10,329**, der letztere auf **20,976½** Thlr. gestiegen ist. Ende 1856 betrug jener **6724**, dieser **15,870** Thlr. Für 1856 wurden ferner beiden

*) Im Statut stand ursprünglich 20 Procent.

Fonds zusammen **36,000** Thlr. überwiesen (mit Anrechnung der den Betrag von **4500** Thlr. übersteigenden Materialienbeständen).

10) **Betriebsmaterial.**

Ende 1856 waren vorhanden:
11 Locomotiven (worunter 4 von Stephenson in Newcastle, 1 von Cockerill in Seraing, 1 von Jacobi, Haniel & Huyssen in Sterkrade, 5 von Emil Keßler in Carlsruhe);
19 Personenwagen mit 866 Plätzen;
179 Güterwagen für 14,980 Centner.

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

†38. Eifel-Eisenbahn (Privatbahn).

Diese **5½** Meilen lange Bahn von Düren (Station der rheinischen Eisenbahn) über Zülpich, Commern, Call und Gemünd nach Schleiden sollte von einer besonderen Actiengesellschaft ausgeführt werden, welche aber nicht zu Stande gekommen ist. Die Concession der preußischen Regierung wurde vorläufig am 2. Mai, definitiv am 16. Mai 1853 ertheilt. Das Actiencapital war zu **2,400,000** Thlr. angenommen. Die Bahn wird nun von der rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft gebaut werden. (S. Rheinische Eisenbahn.)

---

*39. Elze-Hameln (Privatbahn).

Projectirte Zweigbahn der hannoverschen Staatsbahn, von der Regierung vorläufig genehmigt. Länge über Hachmühlen: **4½** Meilen. Kostenanschlag incl. Betriebsmittel: **1½** Mill. Thlr.

---

40. Frankfurt-Hanau (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **3⅓** geogr. Meilen, wovon fast ½ Meile auf dem Gebiete der freien Stadt Frankfurt, der Rest auf kurhessischem Gebiete. Die

Bahn geht von **Frankfurt** a. M. (wo der Bahnhof zwischen dem Obermain- und dem Allerheiligen-Thore angelegt ist) über die Mainkur, Hochstadt-Dörnigheim und Wilhelmsbad nach **Hanau** und von da über Groß-Auheim bis zur kurhessisch-bayerischen Landesgrenze bei Kahl. Der Betrieb umfaßt auch die angrenzende bayerische Bahnstrecke über Dettingen und Klein-Ostheim bis Aschaffenburg, 2⅙ Meilen lang.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise, aber der Bahnkörper ist durchgehends für Doppelgeleise hergestellt und hat eine Kronenbreite von 25½ Fuß. Horizontal sind 1920, steigend 4558, fallend 106 Ruthen; das Steigen beträgt im Ganzen 36½, das Fallen 5 Fuß, das Maximum der Steigung 1 : 250. Die Erdarbeiten betragen 146,590 Cubikmeter Abtrag und 141,250 C.-M. Auftrag. Länge aller Dämme 1135 Ruthen, größte Höhe 12½ Fuß; Länge aller Einschnitte 830 R., größte Tiefe 8½ Fuß. Unter den Brücken (2 größere über 30 F. lichter Weite, 3 kleinere und 26 Durchlässe) steht obenan die Kinzig-Brücke bei Hanau, eine eiserne Gitterbrücke von 307 Fuß Länge. Die Schienen sind breitbasige Vignoles-Schienen und wiegen pr. Fuß 18½ preußische Pfund. Von dem erworbenen Grund und Boden sind 132 Morgen zur Bahngrundfläche verwandt; 131 Morgen liegen außerhalb der Bahn und sollen verkauft werden.

3) Geschichte.

Vorläufige Erlaubniß der Regierung ertheilt 12. April 1843, definitive Ende Aug. dess. J. Am 28. Juli 1844 wurde den Bankiers **Bernus du Fay** und Gebr. **Bethmann** auf 99 Jahre Concession ertheilt. Der Bau wurde am 27. Octbr. 1845 begonnen und unter Leitung des Ingenieurs **Strobel** ausgeführt, aber durch den Ankauf der Ländereien, namentlich auf dem Frankfurter Gebiete, verzögert. Am 10. Sept. 1848 erfolgte die Eröffnung bis Hanau. — Nach einem im December 1852 mit der bayerischen Regierung abgeschlossenen Vertrage übernahm die Gesellschaft die Fortsetzung der Bahn von Hanau bis zur bayerischen Grenze bei Kahl (etwa 1⅕ Meile) in der Richtung nach Aschaffenburg; die Eröffnung dieser Strecke nebst der anstoßenden bayerischen Bahnstrecke von der Grenze bis Aschaffenburg (deren Betrieb die Frankfurt-Hanauer Gesellschaft gegen eine Verzinsung des Anlage-

capitals von 1,073,178 Fl. mit 3 Procent gepachtet hat*), erfolgte am 22. Juni 1854.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: 3,000,000 Gulden rhein. in Actien zu 250 Fl. (Das anfänglich zu 800,000 Fl. bestimmte Actiencapital beträgt statutenmäßig 1,500,000 Fl., war aber nur für die Strecke von Frankfurt bis Hanau berechnet. Zum Behuf des Weiterbaues bis zur bayerischen Grenze wurde das Actiencapital um 500,000 Fl., also bis auf 2 Millionen Gulden erhöht. Die Generalversammlung am 18. Februar 1855 beschloß eine abermalige Vermehrung des Actiencapitals um 1 Mill. Gulden. Von den sämmtlichen 12,000 Actien sind noch 1366 unverkauft.)

2) Prioritätsanleihe: 600,000 Fl. zu 4½ Proc. (auf 3 Jahre unkündbar; 1857 begann die Amortisation mit 1 Proc.) nach Beschluß der außerordentlichen Generalversammlung vom 28. December 1853. Im Jahre 1857 ertheilte die Regierung ihre Ermächtigung zur Aufnahme eines neuen 4½procentigen Anlehens von 1½ Mill. Fl. (wogegen die in Umlauf befindlichen 600,000 Fl. erster Emission eingelöst werden müssen). Die Generalversammlung am 17. Mai 1858 beschloß die Aufnahme dieses neuen Anlehens, doch sollen von demselben 400,000 Fl. nur mit eintretendem Bedürfniß verausgabt werden. Ende 1856 betrug das Hauptbahnbau-Conto 3,573,939 Fl. rhein., Ende 1857 aber 3,688,231 Fl., also pr. Meile 1,106,469 Fl. oder 632,268 Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Das Oberaufsichtsrecht des Staats wird durch einen beständigen Commissar wahrgenommen. — Die Concession ist auf 99 Jahre ertheilt. Wird nach Ablauf dieser Zeit die Concession nicht erneuert oder verlängert, so kann entweder das Eigenthum der Bahn mit Grund und Boden und allem Zubehör gegen baaren Ersatz des Werthes für den Staat eingezogen (in welchem Falle die Ausmittelung der Ersatzsumme durch gerichtliche Taxation geschehen soll) oder von der hessischen Regierung verfügt werden, daß die Bahn als solche mit allem Zubehör ver-

*) Die Pachtquote beträgt daher 32,195⅓ Fl. statt der bis mit 1856 bezahlten 39,000 Fl.

äußert werde. Außerdem hat sich die hessische Regierung die Befugniß vorbehalten, das Eigenthum der Bahn mit allem Zubehör nach einjähriger Ankündigung anzukaufen, jedoch nicht eher als 50 Jahre nach der Eröffnung. In diesem Falle wird an die Gesellschaft der 25fache Betrag derjenigen jährlichen Dividende bezahlt, welche an sämmtliche Actionaire im Durchschnitte der letzten 5 Jahre ausbezahlt worden ist.

6) **Verfassung.**

Die oberste Verwaltung führt ein von der Generalversammlung gewählter Verwaltungsrath von 5 Mitgliedern, welcher seinen Sitz in Frankfurt a. M. hat und einen Director, sowie einen Inspector bestellt. Der Sitz der Direction war anfänglich in Hanau, ist aber nach Frankfurt a. M. verlegt worden. Die ordentlichen Generalversammlungen finden innerhalb der ersten 3 Monate des Jahres und zwar in der Regel in Wilhelmsbad statt. Nur wer **10** oder mehr Actien besitzt, hat in den Generalversammlungen Sitz und Stimme; je **10** Actien geben eine Stimme, doch kann Niemand mehr als 10 Stimmen abgeben.

7) **Frequenz und Einnahme.**

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme f. Pers. Fl.	f. Güter Fl.	außerdem Fl.	zusammen Fl.	Betriebs-Ausgabe Fl.	Reine Einnahme Fl.
10. Sept. 1848 bis 31. Dec. 1849	. . .	9276½	121282½	1232	. . . .	122514½	64083½	58431
1850	. . .	10237½	101499	1463½	. . . .	102962½	50445½	52517
1851	. . .	17579½	95438	2280	. . . .	97718	51404	46314
1852	335065	31645	100621	6698½	2694½	110014	49522	60492
1853	333911	37882	100245	9619	. . . .	109864	47654	62210
1854	366666	204078	143885	25952	1052	170899	92978	77921
1855	391132	986186	194680	106591½	606	301878	250891	50987
1856	440329	1426471	219864	165257	572	385693	210783	174910
1857	483256	2122360	238912	207197	2624	448733	217839	230894

Hierbei ist zu bemerken, daß in der eben mitgetheilten Zusammenstellung für die Jahre 1848—1851 nur die Gesammteinnahme für den Transportdienst (jedoch einschließlich der Zinsen auf die Betriebs-Einnahmen-Ueberschüsse) angegeben ist.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1849: **52⅜**, 1850: **49½**, 1851: **53¼**, 1852: **45**, 1853: **43⅖**, 1854: **54¾**, 1855: **83$\frac{1}{10}$**, 1856: **54⅔**, 1857: **48½** Procent.

8) Rentabilität.

Die Actien werden jährlich (vom 1. Juli 1846 an) mit **3½** Procent verzinst und außerdem vorkommenden Falles jährlich eine von der Generalversammlung bestimmte Dividende vertheilt. Bis jetzt konnte drei Mal, für die Jahre 1849, 1856 und 1857, eine Superdividende, für 1849 und 1856 je ½, für 1857 aber **2** Procent, vertheilt werden. (Für 1854 blieb nach Bezahlung der Actienzinsen ein Deficit von **2769** Fl. Für 1855 ergab sich schon nach Bezahlung der Pachtzinsen für die bayerische Strecke mit **39,000** Fl. und der Anleihezinsen mit **27,000** Fl. ein Deficit von **15,013½** Fl., weshalb die Zahlung der Actienzinsen mit **70,000** Fl. durch Beschluß vom 12. Aug. 1856 suspendirt und dieselben auf den Hauptbahnbau-Conto übertragen wurden.)

9) Reservefonds.

Statutenmäßig soll jährlich nur dann eine Tantième des Reingewinns für den Reservefonds (welcher auch zur Bezahlung der Actienzinsen verwandt werden darf) ausgesetzt werden, wenn Jahreszinsen und Dividende zusammengerechnet mindestens **5** Procent betragen, und zwar soll der Reservefonds bis auf mindestens **100,000** Fl. gebracht werden. Obgleich die erwähnte Bedingung erst 1857 erfüllt worden ist, wurden 1852 doch **7992** Fl. dem Reservefonds überwiesen. Für 1857 wurden **30,000** Fl. reservirt.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1855 waren vorhanden:

9 Locomotiven*) nebst Tendern, mit 6 Rädern, nach Stephenson's patentirtem System mit variabler Expansion; darunter 3 gekuppelt (4 von Keßler und 5 von der Maschinenbau-Gesellschaft in Carlsruhe);

48 Personenwagen mit 1768 Plätzen; 40 andere Wagen für 3600 Centner; 5 Schneepflüge.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

*) Im Jahre 1856 waren nur 8 Locomotiven in Gebrauch.

*41. Frankfurt-Homburg (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Diese projectirte Bahn beginnt zu **Frankfurt** a. M. im Bahnhofe der Main-Weserbahn, benutzt diese auf eine Strecke, läuft dann parallel mit der Taunusbahn bis zum Jägerhaus Rebstock, geht hierauf durch den Wald nach Rödelheim und von da über Eschborn, Steinbach, Oberursel nach **Homburg**. Sie läuft also durch Frankfurtisches, großherzoglich hessisches, nassauisches und hessen-homburgisches Gebiet. Länge: ca. 2 Meilen.

2) Geschichte.

Die Actiengesellschaft ist von den Gebrüdern **Blanc** in Homburg gebildet worden. Die Concession der Stadt Frankfurt wurde Anfang September 1853 ertheilt; schon früher die der drei andern betheiligten Regierungen. Am 24. October dess. J. wurde in Wiesbaden die festgesetzte Caution für Rechnung der Unternehmer durch das Bankhaus **Raphael Erlanger** in Frankfurt a. M. erlegt. Am 27. Oct. 1854 (Rescript vom 1. Decbr.) hat die hessen-homburgische Regierung eine Zinsgarantie für vorläufig 10 Jahre von Vollendung der Bahn an zugesichert. Die erste Generalversammlung fand am 3. Decbr. 1855 statt. Die Direction theilte in derselben mit, daß sich die Kurhausgesellschaft zu Homburg bereit erklärt habe, für **800,000** Fl. Actien unter Verzicht auf alle Dividenden und Erträge bis zum 1. April 1896 zu übernehmen, wogegen die Eisenbahngesellschaft auf die Zinsgarantie der landgräflich hessischen Regierung verzichten und sich verbindlich machen solle, die Bahn bis 1. Juni 1857 in Betrieb zu setzen. Hierauf wurde die Direction zum Abschlusse eines derartigen Vertrags ermächtigt. — In einer zweiten Generalversammlung am 5. Septbr. 1856 wurde ein zwischen der Direction und der landgräflich hessischen Regierung abgeschlossener Vertrag wegen Bildung einer neuen Gesellschaft durch die letztere genehmigt. In Folge dessen wurde die Auflösung der bestehenden Gesellschaft einstimmig ausgesprochen. Die bisherigen Actionaire, welche pr. Actie **20** und **40** Procent eingezahlt haben, erhalten resp. **10** und **30** Procent vergütet. Hierauf unternahm eine niederländische

Gesellschaft den Bau, welche im September 1857 die zu stellenden Cautionen von je 50,000 Fl. an Hessen=Darmstadt und Hessen=Homburg gezahlt hat. Da jedoch das Unternehmen neuerdings ins Stocken gerieth, beschloß die Kurhausgesellschaft in Homburg am 14. April 1858, die Ausführung der Bahn selbst zu übernehmen und dafür 8000 Actien à 250 Fl. zu emittiren.

3) **Anlagecapital.**

2,000,000 Fl. rhein.

Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, siehe Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

---

42. Galizische Carl-Ludwigs-Bahn (Privatbahn).

1) **Länge und Bahnlinie.**

Die Bahn besteht zur Zeit aus folgenden Strecken: a) von **Krakau** bis Dembica (über Bierzanow, Podleze, Klay, Bochnia, Slotwinia, Bogumilowice, Tarnow und Czarna), **14** $\frac{9}{16}$ Meilen, nebst den Flügelbahnen von Bierzanow nach Wieliczka, $\frac{3}{5}$ Meile, und von Podleze nach Niepolomice, $\frac{2}{3}$ M., zusammen über **15** $\frac{4}{5}$ öst. Meilen (im Betrieb); b) von Dembica nach Rzeszow, **6** Meilen (gleichfalls im Betrieb); c) von Rzeszow über Przemysl nach **Lemberg**, **26** Meilen. (Die früher projectirten Bahnlinien d) von Lemberg über Brody an die russische Grenze, **14** Meilen; e) von Lemberg in südlicher Richtung auf das rechte Dniesterufer, nach Czernowitz und an die moldauische Grenze, **35** Meilen, und f) von Przemysl auf das rechte Dniesterufer zur Verbindung mit der vorhin erwähnten Linie, **15** Meilen, sind vorläufig aufgegeben.)

2) **Geschichte.**

Der Ursprung des Unternehmens fällt in das Jahr 1856. Die Concession für die Bahn von Lemberg nach Przemysl, sowie für die oben unter d, e und f genannten Bahnen wurde am 3. März 1857 ertheilt und am 2. April d. J. veröffentlicht. Bestätigung der Gesell=

schaftsstatuten am 1. Aug. 1857. Am 7. April 1858 wurde (in Gemäßheit der allerh. Entschließung vom 21. März) eine modificirte Concession ertheilt, nach welcher nur die Przemysl-Lemberger Linie als concessionirt aufrecht erhalten wird; hinsichtlich der Linien d, e und f soll den Concessionairen der Vorzug vor anderen Bewerbern ertheilt werden, wenn sie dieselben Bedingungen eingehen, unter welchen dritte Personen sich zum Bau und Betriebe derselben anbieten, und sich hierzu längstens 3 Monate nach Mittheilung der Bedingungen rechtsverbindlich erklären. Außerdem wurde den Gründern der ostgalizischen Bahn (worunter die Fürsten Leo und Adam Sapieha, Jablonowski, Lubomirski, Poninski und Sanguszko) die seit 25. Febr. 1856 im Betriebe befindliche Staatseisenbahnstrecke von Krakau bis Dembica nebst den genannten Flügelbahnen, von denen die nach Wieliczka seit 26. Jan. 1857 im Betriebe ist, die damals im Bau befindliche Strecke von Dembica nach Rzeszow und eine von Rzeszow nach Przemysl (12 M.) zu führende Locomotivbahn überlassen. Die Uebergabe erfolgte binnen einem Monat vom 7. April an gerechnet, der Genuß der Erträgnisse beginnt vom 1. Jan. 1858 an. — Die Strecke von Dembica nach Rzeszow wurde am 4. November 1858 eröffnet und am 15. Novbr. d. J. dem Verkehr übergeben. Die Strecke bis Przemysl ist bis 31. Decbr. 1860, die von dort nach Lemberg bis 31. Decbr. 1863 auszubauen und in Betrieb zu setzen.

3) Anlagecapital.

Erste Emission 15 Mill. Fl. in Actien zu 200 Fl. C.-M. Auf diese sind binnen 2 Monaten vom Datum der Concession an 10 Procent baar einzuzahlen, worauf sich die Actiengesellschaft für constituirt erklären kann, weitere Einzahlungen dürfen vor 1. Jan. 1859 nicht gefordert werden. Jeder Gründer und ursprüngliche Actienzeichner ist bis 30 Procent verhaftet. Die Actien dürfen erst dann emittirt werden, wenn darauf 30 Procent eingezahlt sind. (In den Statuten ist der Gesellschaftsfonds zu 54 Mill. Fl. in Actien zu 200 Fl. bestimmt, wovon aber vorläufig nur 40 Mill. emittirt werden sollten.) Prioritätsobligationen dürfen erst dann emittirt werden, wenn wenigstens die Hälfte des Actiencapitals eingezahlt ist.

4) Verhältniß zum Staate.

Das Privilegium erlischt nach 90 Jahren vom 1. Januar 1862 an. Für die überlassenen fertigen und im Bau begriffenen Bahnen

9*

haben die Concessionaire an die Staatsverwaltung 13,189,842 Fl. C.-M. in 10 gleichen Jahresraten (die erste am 1. Januar 1863) zu bezahlen. Von diesem Termine an sind für die später fällig werdenden Raten 3 Procent Zinsen zu bezahlen. — Für das wirklich verwendete Anlagecapital gewährleistet der Staat den Concessionairen ein jährliches Erträgniß von 5⅕ Procent, wovon ⅕ Procent als Amortisationsquote bestimmt sind. Die in Folge dieser Garantie von der Staatsverwaltung etwa zu leistenden Zahlungen sind nur als Vorschüsse anzusehen und mit 4 Procent zu verzinsen. Der Staat behält sich das Recht vor, die den Concessionairen übergebenen Bahnen nach Verlauf von 30 Jahren nach einem zu ermittelnden Durchschnittsertrage — durch eine bis zum Ablauf der Concessionsperiode zu zahlende Jahresrente, welche dem Durchschnittsertrag der 5 besten aus den letzten 7 Betriebsjahren gleichkommt, aber nicht weniger als 5⅕ Procent des Anlagecapitals betragen darf — einzulösen; außerdem auch das Recht, zwei Verwaltungsräthe zu ernennen.

5) Verfassung.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Wien. — Die Generalversammlung findet jährlich in Wien statt; sie besteht aus allen Actionairen, die 40 oder mehr Actien besitzen; jedes Mitglied kann nur Eine Stimme für sich und Eine Stimme als Bevollmächtigter führen. — Die Leitung der Gesellschaft hat ein aus 18 Mitgliedern, von denen wenigstens 15 Inländer sein und 12 in Wien wohnen müssen, bestehender Verwaltungsrath. Die Mitglieder desselben werden von der Generalversammlung gewählt; ihre Functionen dauern 6 Jahre.

Geeste-Bahn, s. Hannoversche Staatseisenbahnen.

---

43. Glückstadt-Elmshorn

(Privatbahn ohne eigenen Betrieb).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge der alten Bahn: 4445 preuß. Ruthen oder 2¼ Meilen. Die Bahn geht vom **Glückstadter** Hafen (längs desselben läuft eine

3848 Fuß lange Pferdebahn) über Herzhorn, Siethwende, Wischreihe, Kibitzreihe, Bullendorf, Hasenbusch nach **Elmshorn**, wo sie in die Altona-Kieler Bahn einmündet. Anhaltestellen befinden sich bei Herzhorn und Siethwende. Eine Verlängerungsbahn geht von **Glückstadt** über Krempe nach **Itzehoe, 3760** Ruthen oder **2⅓** Meilen lang. Mit dieser ist die Bahn über **4½** Meilen lang.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise und ist auf zwei Dritttheilen ihrer Länge, von Glückstadt bis Bullendorf, ganz horizontal; die größte Steigung ist **1** auf **400**. Von Glückstadt aus steigt die Bahn um **7** und fällt um **40** Fuß. Die Breite derselben ist nur **16** Fuß. Der Oberbau gleicht dem der Altona-Kieler Eisenbahn; die Schienen wiegen pr. Fuß 19¼ Pfund. Die Kunstbauten bestehen in 8 eigentlichen Brücken und 99 Durchlässen und Uebergangsbrücken. Sämmtliche **47** Wegübergänge befinden sich im Niveau der Bahn.

3) Geschichte.

Bildung eines Comités für eine Bahn von Glückstadt nach Kiel im Jahre 1840. Vorläufige Concession zu einer Zweigbahn der Altona-Kieler Bahn nach Glückstadt ertheilt im Januar 1842. Genehmigung zur Bildung einer Actiengesellschaft am 14. Novbr. 1843. Actienzeichnung vom 17. Jan. bis 12. Febr. 1844. Statut angenommen in der ersten Generalversammlung am 29. März, bestätigt am 26. Juli 1844. Beginn des Baues 19. Aug. dess. J. Eröffnung der Bahn 19. Juli 1845. Den Betrieb besorgt die Altona-Kieler Gesellschaft, welcher die Glückstadt-Elmshorner Gesellschaft die vollen Betriebskosten vergütet.— Unterhandlungen über den Ankauf der Bahn an die gedachte Gesellschaft haben nicht zum Ziele geführt, da dieselbe als Kaufpreis nur **111,500** Species oder **37⅛** Procent des Nominalwerths sämmtlicher Actien gewähren wollte. — Am 8. Septbr. 1853 hat die Gesellschaft den Bau einer Verlängerungsbahn von Glückstadt nach Itzehoe, **2½** M. lang, beschlossen. Aber erst am 4. Octbr. 1854 wurde der Gesellschaft von der Regierung die Erlaubniß ertheilt, zum Behufe der Erbauung der gedachten Bahn zur Actienzeichnung auffordern zu dürfen, und erst am 4. Juni 1856 wurde die Bauconcession ausgefertigt. Der Bau begann im Juli 1856 bei Itzehoe und die feierliche Eröffnung ist am

6. Octbr. 1857 erfolgt, der regelmäßige Betrieb aber hat am 16. Oct. deff. J. begonnen.

4) **Anlagecapital.**

Das Anlagecapital betrug anfänglich **160,000** Species oder **240,000** Thlr. preuß. in Actien zu **100** Species, wurde aber durch Beschluß der Generalversammlung am 21. Apr. 1845 um **80,000** Species, durch Beschluß vom 25. Nov. deff. J. abermals um **60,000** Spec. vermehrt und betrug seitdem **300,000** Species oder **450,000** Thaler. (Von den Actien der zweiten Emission sind 350, im Betrage von 35,000 Species, noch im Besitz der Gesellschaft; die 600 Actien der letzten Emission wurden laut Verordnung vom 7. Jan. 1846 vom Staate übernommen.) Die Capitalschulden der Gesellschaft betragen **120,000** Mk. Courant. Die gesammten Anlagekosten der Hauptbahn betragen daher **297,000** Species oder **445,500** Thlr., also pr. Meile **198,000** Thlr.

Das Baucapital für die Verlängerung bis Itzehoe (berechnet auf **240,000** Species oder **360,000** Thlr.) ist gleichfalls durch Actien aufgebracht worden und zwar durch 2720 Prioritäts-Stammactien à **200** Thlr. Reichsmünze im Betrage von **408,000** Thlr. pr. Cour. Demnach beträgt das ganze Actiencapital **858,000** Thlr. Außerdem hat die Gesellschaft im J. 1858 **56,250** Thlr. pr. als Einschuß auf das Anlagecapital für die Betriebsmittel an die Altona-Kieler Gesellschaft ausgezahlt, deren Reservefonds dieses Capital zu **5** Procent Zinsen hergeliehen hat.

5) **Verhältniß zum Staate.**

Die Concession zur ausschließlichen Benutzung der Bahn von Elmshorn bis Itzehoe ist auf 100 Jahre vom Tage der Eröffnung der Glückstadt-Elmshorner Bahn an ertheilt.

6) **Verfassung.**

Die Direction hat ihren Sitz in Glückstadt und besteht aus 2 (während des Baues aus 4) Mitgliedern, während der Ausschuß aus 11 Mitgliedern besteht. In den Generalversammlungen haben sämmtliche Actionaire Sitz und Stimme. Auf 1—4 Actien kommt eine Stimme, auf **5—9** zwei, auf **10—19** drei, auf **20—39** vier, auf **40—79** fünf, auf **80—125** sechs, auf **126—199** Actien sieben Stimmen. Die Inhaber von **200** Actien haben 8 Stimmen und dann für jede ferneren **100** Actien 4 Stimmen mehr.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen (incl. Militair)	Güter Centner	Einnahme Thlr.	Antheil der Altona-Kieler Gesellschaft Thlr.	Ueberschuß Thlr.
Vom 26. Juli bis 31. Decbr. 1845	49289	66942	8880	4669	4211
1846	96836	337694	21315	11500	9814
1847	82537	199972	19238	10244	8994
1848	93180	204250	19560	10347	9213
1849	72244	292717	29998	18540	11458
1850	78430	183351	23553	16547	7006
1851	79853	156324	21788	16935	4853
1852	59749	111153	16620	15212	1408
1853	61069	435917	30047	17712	12334
1854	62422	339851	27101	20313	6788

Jahr	Personen	Centner	Einnahme für Personen Thlr.	Einnahme für Güter Thlr.	Einnahme zusammen Thlr.	Ausgaben Thlr.	Ueberschuß Thlr.
1855	62984	369236	13409	19349	32979	20779	12200
1856	64865	387306	13051	22862	36435	23830	12605
1857	84780	483645	17474	18939	37031	29424	7607

Nach Procenten der Einnahmen betrugen die Ausgaben 1845: **52$\frac{3}{5}$**, 1846: **54**, 1847: **53$\frac{1}{5}$**, 1848: **52$\frac{9}{10}$**, 1849: **61$\frac{4}{5}$**, 1850: **70$\frac{3}{10}$**, 1851: **77$\frac{3}{4}$**, 1852: **91$\frac{1}{2}$**, 1853: **59**, 1854: **75**, 1855: **63**, 1856: **63$\frac{3}{4}$**, 1857: **79$\frac{3}{5}$** Procent.

Unter den beförderten Personen waren 1850: 7461, 1851: 8191, 1852: 1295, 1853: 1016, 1854: 202, 1855: 174, 1856: 105, 1857: 431 Militärs.

8) Rentabilität.

Für die ersten 5$\frac{1}{3}$ Monate wurden **3$\frac{3}{4}$** Mark Cour. oder **1** Species, also pr. Jahr **2$\frac{1}{4}$** Procent, für 1846 wurden **2**, für 1848: **$\frac{1}{2}$**, für 1849: **1$\frac{1}{2}$** Procent Dividende vertheilt. Für die Jahre 1847, 1850, 1851, 1852 ist keine Dividende vertheilt worden. Dagegen betrug die Dividende für 1853: **2**, für 1854: **1$\frac{1}{3}$**, für 1855: **2**, für 1856: **2$\frac{1}{4}$**,

Procent. Für 1857 erhielten die Stammactien $\frac{1}{2}$ Procent, die Prioritätsactien (für die Zeit 15. Octbr. bis ult. Decbr. nach $4\frac{1}{2}$ Procent jährlich berechnet) $\frac{15}{16}$ Procent. Demnach beträgt die Durchschnitts-Dividende der Jahre 1845—1857 nur $1\frac{1}{14}$ Procent.

Nach Eröffnung der Glückstadt-Itzehoer Bahn werden die für dieselbe emittirten Prioritätsactien (welche bis dahin 4 Procent Zinsen erhalten) den älteren Actien dergestalt vorgehen, daß die letzteren erst dann auf eine Dividendenzahlung Anspruch machen dürfen, wenn jene $4\frac{1}{2}$ Procent Dividende erhalten haben. Ist dies geschehen, so erhalten die alten Actien eine Dividende bis zu 4 Procent, und der dann etwa noch vorhandene Ueberschuß wird unter alle Actien gleichmäßig vertheilt. Auch bei einer etwaigen Auflösung der Gesellschaft oder dem Verkaufe der Bahn gehen die neuen Actien den alten vor; diese kommen erst dann zur Perception, wenn jene zum vollen Nennwerthe befriedigt sind.

9) Reservefonds.

Der dem Reservefonds zufließende Theil des Einnahme-Ueberschusses ist zu $\frac{1}{5}$ desselben bestimmt, kann aber vom Ausschusse bis auf $\frac{1}{3}$ erhöht werden. Am 1. April 1853 betrug der Reservefonds **$3125\frac{1}{2}$** Thlr., Ende 1856 aber **3989** Thlr., Ende 1857: **4150** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Da der Betrieb der Bahn von der Altona-Kieler Gesellschaft besorgt wird, so besitzt die Gesellschaft keine eigenen Transportmittel.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

*44. Gößnitz-Weimar.

Diese projectirte Bahn soll von **Gößnitz** an der sächs.-bayerischen Staatsbahn über Gera und Jena nach **Weimar** führen und mittelst der so eben eröffneten Bahn von Chemnitz nach Gößnitz, der Bahn von Dresden nach Tharandt und der projectirten Bahn von Tharandt über Freiberg nach Chemnitz eine zweite kürzere Verbindung zwischen Dresden und Weimar bilden. Indessen haben die bereits

1856 ausgeführten Vorarbeiten ergeben, daß die Terrainverhältnisse zwischen Gera und Weimar so ungünstig sind, daß die zur Vermeidung allzugroßer Steigungen nöthige Verlängerung der Linie eher eine größere Entfernung zwischen Dresden und Weimar auf diesem Wege als über Leipzig ergiebt.

*45. Gotha-Göttingen (Privatbahn).

Project. Die Bahn soll über Heiligenstadt, Dingelstädt, Mühlhausen und Langensalza gehen. Länge: **14½** Meilen. Kostenanschlag: **5,700,000** Thlr. Die Concession ist längst nachgesucht. Die preußische Regierung will dem Vernehmen nach die Bahn gestatten, behält sich aber die Anlegung einer Zweigbahn von **Langensalza** nach **Erfurt** vor.

46. Gratz-Köflach (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **5¼** Meilen (21,100 Klaftern). Zwischenstationen: Liebock, Söding, Voitsberg, Oberdorf; Haltestellen: Premstätten und Krems. Der Hauptzweck der Bahn ist Förderung von Braunkohlen. Den Betrieb dürfte die südliche Staatseisenbahn übernehmen.

2) Geschichte.

Die Gewerken zu Voitsberg erhielten Concession zur Begründung einer Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft am 26. August 1855. Privilegium auf 80 Jahre, Bauzeit 2 Jahre. Die Bewilligung zur Subscription wurde am 30. Decbr. 1855 ertheilt und die Subscription fand vom 2.—19. April 1856 statt. Die Arbeiten von Gratz bis Söding wurden Ende 1856 ausgeschrieben. Am 1. April 1857 hat der Bau auf der ganzen Linie begonnen. Die Eröffnung sollte noch im Jahre 1858 stattfinden.

3) Anlagecapital.

Der statutarisch bestimmte Gesellschaftsfonds betrug **3,800,000** Fl., hat sich aber zu Folge der beschlossenen Verminderung der von der

Gesellschaft zu übernehmenden Bergwerke auf **3,685,000** Fl. in 18,425 Stück Actien à **200** Fl. reducirt*). Hiervon sind 2425 Actien mit **485,000** Fl. in den Besitz der ehemaligen Bergwerksbesitzer übergegangen, 10,273 Actien im Betrage von **2,054,600** Fl. (worauf 1,303,190 Fl. eingezahlt) subscribirt, 5727 Actien im Betrage von **1,145,400** Fl. noch verfügbar. Die Baukosten sind mit Einschluß der Betriebsmittel, aber ohne den spätern Mehrbedarf für den Ausbau der Bergwerke auf **2,300,000** Fl. oder pr. Meile ca. **438,000** Fl. veranschlagt. Das Gelderforderniß der ersten Periode beträgt **2,100,000** Fl., das der zweiten **500,000** Fl. Die Generalversammlung am 29. Mai 1858 hat den Verwaltungsrath ermächtigt, die noch erforderlichen Geldmittel durch Schuldverschreibungen bis zur Höhe von **1** Mill. Fl., nöthigenfalls zu **6** Procent verzinslich, aufzubringen.

---

*47. Guben-Burxdorf (Privatbahn).

Project. Länge: **16½** Meilen. Die Bahn sollte von **Guben** an der niederschlesisch-märkischen Eisenbahn über Cottbus, Calau, Finsterwalde, Liebenwerda nach **Burxdorf** an der Berlin-Anhaltischen (Jüterbogk-Riesaer) Eisenbahn führen und eine kürzere Verbindung zwischen Frankfurt a. O. einerseits und Leipzig, Chemnitz, Dresden andererseits herstellen. Das Anlagecapital war auf **3,750,000** Thlr. in Actien zu **100** Thlr. angenommen. Die landesherrliche Genehmigung wurde am 28. August 1854, die Erlaubniß zur Actienzeichnung am 11. December 1855 ertheilt. Die öffentliche Subscription auf **3** Mill. Thlr. sollte am 13. und 14. März 1856 stattfinden, ist aber ohne befriedigendes Resultat geblieben. — Zum Sitz der Gesellschaft war Calau bestimmt.

---

*) Die Generalversammlung am 29. Mai 1858 hat beschlossen, für jeden auf 200 Fl. Conv.-M. lautenden Actienschein eine Actie auf 200 Fl. österr. Währung und einen Actienantheilsschein auf 10 Fl. österr. Währung auszugeben, womit sich obiges Capital von 3,685,000 Fl. wieder auf 3,869,250 Fl. österr. Währung erhöhen wird.

*48. Guben-Posen (Privatbahn).

Project. Die Bahn soll über Crossen, Züllichau, Bombst und Buk gehen. Länge: ca. 22 Meilen. In Crossen ist ein Comité gebildet, welches Erlaubniß zum Beginn der Vorarbeiten erhalten hat.

---

*49. Guben-Radeberg (Privatbahn).

Project. Die Bahn soll über Cottbus, Spremberg, Hoyerswerda, Camenz und Pulsnitz gehen und die niederschlesisch-märkische mit der sächsisch-schlesischen Bahn verbinden. Länge: 16 Meilen. Sie würde die Entfernung von Stettin nach Dresden um etwa 3 Meilen abkürzen.

---

*50. Haardt-Rhein-Eisenbahn (Privatbahn).

Project. Die Bahn soll von **Neustadt** a. d. Haardt an der pfälzischen Ludwigsbahn über Dürkheim nach **Frankenthal** laufen. Länge: 4 Meilen. Die Erlaubniß zu den Vorarbeiten wurde im Juni 1856 ertheilt.

---

*51. Halle-Hansdorf (Privatbahn).

Project. Länge: über 30 Meilen. Bahnlinie: über Delitzsch, Eilenburg, Torgau, Falkenberg, Kirchhain, Finsterwalde, Spremberg, Muskau. Das Comité hat beschlossen, die Vorarbeiten im September 1858 beginnen zu lassen, was durch Rescript des Handelsministers (vom 25. Juli d. J.) genehmigt ist.

---

*52. Halle-Jerxheim (Privatbahn).

Project. Länge: 14 Meilen. Bahnlinie: über Cönnern, Aschersleben, Quedlinburg, Halberstadt. Capital: 4 Mill. Thlr. Ein Comité ist gebildet.

53. *Halle-Nordhausen-Landesgrenze (Privatbahn).

Project. Länge der Hauptbahn (über Eisleben und Sangerhausen) bis Nordhausen **11½** und von da bis zur hannoverschen Landesgrenze **8½**, der Zweigbahn von Sangerhausen nach Artern **1½** Meilen. Durch Rescript vom 12. März 1858 hat der Handelsminister die Vornahme von Actienzeichnungen gestattet. Der Kostenanschlag für die ganze Bahn beträgt **8,027,225** Thlr., für die Strecke Halle-Nordhausen incl. Zweigbahn etwas über **4** Mill. Thlr. In Stammactien à **100** Thlr. sind nur **4** Mill. aufzubringen. Die Gesellschaft soll verpflichtet sein, später von Nordhausen über Heiligenstadt nach Göttingen oder Münden (etwa **8½** Meilen) zu bauen; doch bleibt ihr überlassen, die Fortführung der Bahn durch Ausgabe weiterer Stammactien oder vermittelst einer Prioritätsanleihe zu bewirken. Für die Strecke von Nordhausen bis zur Landesgrenze ist eine Beihülfe aus dem Allerhöchsten Legatenfonds in Aussicht gestellt. Das Programm für die Actienzeichnung wurde am 2. Mai 1858 erlassen. Die unterzeichnete Summe betrug nur **2,417,000** Thlr.; zum Beginn des Baues wird ein gesichertes Capital von **2½** Mill. Thlr. erfordert.

---

54. Hamburg-Bergedorf

(Privatbahn ohne eigenen Betrieb).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **2⅛** geographische Meilen. Die Bahn geht von **Hamburg** — wo der Bahnhof am Deichthor angelegt ist — durch das Hammerbrook, das Billbrack, den Billwärder, über den Bergedorfer Kamp nach **Bergedorf** und vereinigt sich hier mit der Berlin-Hamburger Bahn.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat doppeltes Geleise; die Schienen wiegen pr. Fuß 20⅔ Pfund und liegen auf eichenen Querschwellen.

Die Kronenbreite des Dammes beträgt **32** Fuß.

Von Hamburg aus kommt auf einer kurzen Strecke die Steigung **1** auf **100** vor, außerdem keine größere als **1** auf **500**, so daß die

Bahn für fast vollkommen horizontal gelten kann. Wirklich horizontal sind **2618** Ruthen; das Steigen beträgt im Ganzen **10½**, das Fallen **15½** Fuß. Dämme und Einschnitte von Erheblichkeit kommen nicht vor.

3) Geschichte.

Bildung eines provisorischen Comités im Sommer 1838. Actienzeichnung in Folge der Einladung vom 31. October dess. J. Wahl des Ausschusses in der Generalversammlung am 18. December dess. J. Dieser publicirte am 13. Januar 1839 das von ihm revidirte Statut und wählte die Direction. Erlaß eines allgemeinen Expropriations-Gesetzes für Hamburg 20. Decbr. 1839. Concession ertheilt 1. Juni 1840. Ausführung des Baues vom Juni 1840 an unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Will. Lindley** und des ausführenden Ingenieurs **Giles**. Erste ordentliche Generalversammlung 23. Octbr. 1841. Eröffnung der Bahn am 17. Mai 1842 für Personen-, am 28. Novbr. 1842 für Waaren- und Viehtransport. Zum Zweck des Anschlusses an die Berlin-Hamburger Bahn wurde am 13. Juli 1844 die Verdoppelung des Actiencapitals beschlossen (s. unter 4). Im Jahre 1845 wurde ein Vertrag mit der **Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft** abgeschlossen, nach welchem die letztere mit dem Zeitpunkte der Eröffnung ihrer eigenen Bahn von Berlin bis Bergedorf die Hamburg-Bergedorfer Bahn in Pacht nehmen, die Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft aber auf ihrer Bahnstrecke ein zweites Bahngeleise legen und den angemessen zu vergrößernden Bahnhof bei Hamburg nach den Bedürfnissen der Berliner Gesellschaft ausbauen sollte. Die letztere verzinst die gesammten Anlagekosten des Hamburger Bahnhofs mit **4** Procent und entrichtet außerdem in den ersten 5 Jahren (bis 15. Decbr. 1851) **45** Procent, nachher **50** Procent der ganzen zwischen Hamburg und Bergedorf erzielten Brutto-Einnahme. Am 16. Juni 1845 wurde dieser Pachtvertrag von der Hamburg-Bergedorfer, sowie von der Berlin-Hamburger Gesellschaft, am 8. und 14. November 1845 von den Senaten der Städte Lübeck und Hamburg genehmigt. Seit dem 1. December 1846 ist demnach der Betrieb der Bahn auf die Berlin-Hamburger Gesellschaft übergegangen.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **3,096,000** Mrk. Bco. oder **1,548,000** Thlr. (Das ursprüngliche Actiencapital von 1,500,000 Mark Bco. in 5000

Actien à 300 Mark wurde zuerst dadurch vergrößert, daß es den Inhabern der am 1. Mai 1843 fällig gewordenen Zinscoupons freigestellt wurde, bis zum 27. August 1843 je 25 dieser Coupons à 12 Mark gegen eine neue Actie umzutauschen. In Folge dessen wurden für **4000** eingelieferte Coupons **160** neue Actien creirt, so daß das Actiencapital auf **1,548,000** Mark Bco. stieg. Am 13. Juli 1844 beschloß die Gesellschaft die Verdoppelung ihres Actiencapitals. Durch Conclusum vom 18. April 1845 (ratificirt von der Bürgerschaft am 31. Juli 1845) beschloß der Senat die neu zu creirenden **5160** Actien unter folgenden Bedingungen al pari zu übernehmen. Der Staat soll in jedem Jahre, nachdem sämmtliche Actien **4** Procent Zinsen und zwar auch sämmtliche Zinsrückstände der früheren Jahre empfangen haben, von der etwa ferner vorhandenen Jahres=Einnahme, so weit sie reicht, ½ Procent des ganzen Actiencapitals als Amortisationsabgabe vorweg percipiren. Diesen Betrag sowohl, als die etwa sonst über **4** Procent percipirten Dividenden will der Staat ausschließlich auf die Amortisation der Actien verwenden, und zwar mittelst Auslooſung und Auszahlung nach dem festen Curs von **120** Procent nebst sämmtlichen verfallenen Zins= und Dividenden=Coupons. Sollte der Betrag der jährlichen Amortisationsabgabe und die Dividende, welche die Staatsactien über **4** Procent abwerfen, noch nicht **50,000** Mark Bco. ausmachen, so hat der Staat das Recht, die Dotation des Tilgungsfonds bis zu dieser Summe zu ergänzen.)*)

2) Anleihe: **1,447,500** Mark Bco. oder **723,750** Thlr. zu 4 Procent in Apoints von 2000, 1000, 500 und 100 Mark. (Im J. 1842 machte die Direction eine Anleihe von 250,000 Mark Bco. zu 5 Procent, die im Jahre 1843 auf 300,000 Mark zu 4½ Procent erhöht wurde. Im Jahre 1844 wurde der Zinsfuß auf 4 Procent herabgesetzt. Im Jahre 1847 wurde die ganze Anleihe zurückgezahlt, mußte aber später von neuem aufgenommen werden. Am 27. Mai 1848 wurde beschlossen, eine Prioritäts=Anleihe bis zum Belaufe von 1,500,000 Mark Bco. aufzunehmen, und zwar mit 5 Procent Zinsen und ½ Procent Tilgungsfonds. Die Zinszahlung und Auszahlung der zu amortisirenden Obligationen erfolgte von 1849 an jährl. am 1. Sept.

*) Am 1. Mai 1856 wurden die ersten 86 Stammactien eingelöst. Am 27. Febr. 1857 wurden weitere 191 Actien zur Einlösung am 1. Mai d. J. ausgelooſt, am 10. März 1858: 234 Stück.

Bis zum 1. Januar 1854 durften die Obligationen nicht gekündigt werden. In Gemäßheit des Beschlusses vom 26. Mai 1853, dem der Senat am 18. Nov. 1853 und 12. Febr. 1854 seine Genehmigung ertheilte, wurde diese Anleihe für den 1. Sept. 1855 gekündigt und dafür die oben angegebene emittirt.)

Das gesammte Anlagecapital beträgt also **4,543,500** Mk. Bco. oder **2,271,750** Thlr., mithin pr. Meile **1,050,000** Thlr. (Der Ausbau des Hamburger Bahnhofes rc. hat **2,537,134** Mk. Bco. gekostet.)

5) Verhältniß zum Staate.

Ueber die Betheiligung des Staates s. vorhin. Nach vollendeter Amortisation aller Actien wird die Bahn Staatseigenthum. Außer der erwähnten Amortisationsabgabe wird keine Abgabe von der Gesellschaft erhoben.

6) Verfassung.

An der Spitze der Gesellschaft steht ein Directorium von 5 und ein Ausschuß von 20 Mitgliedern. Die erstere hat ihren Sitz in Hamburg. In den Generalversammlungen geben je **10** Actien 1 Stimme, doch kann kein Actionär mehr als 5 Stimmen in sich vereinigen.

7) Frequenz und Einnahme.

a) Periode des selbstständigen Betriebes.

Jahr	Personen	Einnahme für Pers. Mrk. Bco.	Einnahme für Güter Mrk. Bco.	Einnahme außerdem Mrk Bco.	Einnahme zusammen Mrk. Bco.	Betriebs-Ausgabe Mrk. Bco.	Ueberschuß Mrk. Bco.
17. Mai bis 31. Dec. 1842.	153648½	71646	154	909	72709	60284	12425
1843	198322½	85502	4159	2282	91943	88042	3901
1844	193436½	74850	6781	1878	83509	78914	4595
1845	192444	70266½	8988	1446	80700½	64343	16358
1846 (11 Monate)	184006½	71809	6384	2103	80296	58250	22046

b) Betrieb der Berlin-Hamburger Gesellschaft.

Jahr	Personen	Güter	Reine Betriebs-Einnahme			Andere Einnahme	Ganze Einnahme	Ausgabe	Ueberschuß
			f. Pers.	f. Güter	zusamm.				
		Centner	Mk.B.	Mk. B.	Mk. B.	Mk. B.	Mk. Bco.	Mk. B.	Mk. B.
1847	245654	1135459	45028	23144	68172	81307	149479	8742½	140736
1848	170841	1371160	30704	29736	60440	89659	150099	7086	143013
1849	170869	1681720	35488	35708	71196	140547	211743	7839	203903
1850	179404	2129385	40155	39819	79974	125806	205780½	6849	198931
1851	194311	2407117	43984	45527	80511	130010	219521	6439	213082
1852	246027	3451710	56802	54480	111282	146009	257291	5936	251355
1853	255345	3953613	61252	72589	133841	140399	273240	6083	267157
1854	269318	5173001	64977	96578	161555	139562	301117	6889½	294227
1855	262063	5339323	62228	98670	160898	142515	303413	44058	259355
1856	289659	6279361	70390	105760	176150	139135	315285	6023	309262
1857	321010	6776896	77239	114332	191571	144015	335586	6606	328979

Die im Vorigen angegebene Betriebs-Einnahme ist die von der Berlin-Hamburger Gesellschaft für die Bahn gezahlte Pachtquote; diejenige für die alten Bahnhöfe und den Neubau betrug für 1847: **59,345**, für 1848: **84,371**, für 1849: **96,870**, für 1850: **111,871**, für 1851: **123,571**, für 1852: **133,871**, für 1855: **137,371**, für 1856: **133,371**, für 1857: **129,871** Mark Bco. Außerdem zahlte die genannte Gesellschaft für die Beförderung der preuß. Postwagen 1847—1849: **12,014**, 1850: **3924**, 1851: **3944**, 1853: **4853**, 1855: **5144**, 1856: **5076**, 1857: **5084** Mark Bco.

8) Rentabilität.

Die Actien werden in jährlichen Raten mit 4 Procent jährlich (vom 1. Mai 1842 ab) verzinst. Von den am 1. Mai 1843 fälligen Coupons wurden 1000 im Mai 1844 bezahlt, die übrigen 4000 in Actien verwandelt (s. oben). Die in den folgenden Jahren fälligen Coupons wurden bezahlt:

Nro. II. statt 1844: Mai 1847; III. statt 1845: Decbr. 1847; IV. statt 1846: August 1848; V. statt 1847: Januar 1849; VI. statt 1848: Januar 1850; VII. statt 1849: Jan. 1851; VIII. statt 1850: Jan. 1852; IX. statt 1851: Novbr. 1852; X. statt 1852: August 1853; XI. statt 1853: März 1854; XII. wurde gleichfalls im Jahre 1854 und Nro. XIII. pro

Digitized by Google

1. Mai 1855 an diesem Tage bezahlt. Außerdem wurde für 1855 eine Superdividende von 1 Procent, für 1856 eine solche von $3\frac{1}{3}$ Procent, für 1857 eine von 4 Procent vertheilt.

9) Reservefonds.

Ein solcher ist nicht vorhanden.

10) Betriebsmaterial.

Die vorhandenen 4 Locomotiven u. s. w. sind mit dem gesammten Betriebs-Inventar im December 1846 an die Berlin-Hamburger Gesellschaft verkauft worden.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

*55. Hamburg-Cuxhafen.

Project. Nach vorläufiger Verabredung zwischen Hannover und Hamburg soll die Bahn von Hamburg über Harburg nach Horneburg gehen und sich hier gabelförmig in zwei Arme theilen, von denen der eine links nach Bexhövede an der Bremen-Geestemünder Bahn, der andere rechts über Stade nach Cuxhafen führt. Von den Kosten würden etwa 7 Mill. Thlr. auf Hannover, 3 Mill. auf Bremen, 1 Mill. excl. Elbbrücke auf Hamburg fallen. Die Entfernung beträgt von Hamburg bis Cuxhafen 14, von Horneburg bis Bexhövede 8 Meilen.

---

56. Königl. Hannoversche Staatseisenbahnen.

---

1) Länge und Bahnlinie.

Gesammtlänge der befahrenen Bahnstrecken: **$107\frac{4}{5}$** Meilen (wovon ca. 99 Meilen von Hannover gebaut), in folgenden Abtheilungen:

1) von **Hannover** bis zur **braunschweig. Landesgrenze** in der Richtung auf Braunschweig, $5\frac{2}{3}$ Meilen (über Misburg, Lehrte, Hämeler Wald, Peine, Woltorf);

2) von **Hildesheim** bis **Lehrte**, **3⅗** Meilen (über Harsum, Algermissen und Sehnde);

3) von **Lehrte** bis **Harburg**, **20⅚** Meilen (über Burgdorf, Ehlershausen, Celle, Eschede, Unterlüß, Suderburg, Uelzen, Emmendorf, Bevensen, Bienenbüttel, Lüneburg, Bardowieck, Winsen, Stelle);

4) von **Hannover** bis **Minden** (über Seelze, Wunstorf, Haste, Lindhorst, Stadthagen, Kirchhorsten und Bückeburg), **8⅔** Meilen (wovon **1⅗** Meile auf kurhessischem, 3¼ Meilen auf schaumburg-lippischem, ⅗ Meile auf preußischem, also zusammen 5¼ Meilen auf fremdländischem Gebiete);

5) von **Wunstorf** bis **Bremen**, **13⅗** Meilen (über Neustadt am Rübenberge, Hagen, Linsburg, Nienburg, Rohrsen, Eistrup, Dörverden, Verden, Langwedel, Achim, Sebaldsbrück);

6) die **Südbahn** von **Hannover** bis **Cassel** (von Hannover über Rethen, Sarstedt, Nordstemmen, Elze, Banteln, Alfeld, Freden, Kreiensen, Salzderhelden, Nordheim, Nörten, Bovenden, Göttingen, Dransfeld, Münden nach Cassel, mit einer **1½** Meile langen Zweigbahn von Hildesheim bis Nordstemmen), zusammen **23$\frac{14}{15}$** Meilen, wovon **1½** Meile auf braunschweigischem und **1½** Meile auf kurhessischem, zusammen fast **3** Meilen auf fremdländischem Gebiete;

7) die **Westbahn** von **Emden** über Oldersum, Neermoor, Leer, Ihrhove, Papenburg, Aschendorf, Cluse-Dörpen, Lathen, Kellerberg, Meppen, Lingen, Leschede, Salzbergen nach **Rheine** (zum Anschluß an die preuß.-westphälische Bahn von Rheine über Münster nach Hamm) und von Rheine über Hörstel, Ibbenbühren, Velpe, Osnabrück, Wissingen, Melle, Bruchmühlen, Bünde, Kirchlengern nach Löhne unweit Herford zum Anschluß an die Cöln-Mindener Bahn, zusammen **31⅔** Meilen, ohne die von Preußen gebaute Strecke aber nur **24⅗** Meilen. Außerdem benutzt Hannover noch die 2¾ Meilen lange Strecke der Cöln-Mindener Bahn von Löhne bis Minden.

Noch beabsichtigt die Regierung den Bau einer Bahn von Bremen nach Geestemünde oder Bremerhafen über Beverstedt, Hambergen, Osterholz und Burgdamm (anschließend an die Bremen-Wunstorfer Bahn) mit Zweigbahn von Burgdamm nach Vegesack. (Länge der directen Bahn von Bremen über Lesum, Dammhagen und Stotel **7** M.; der westlichen Linie längs der Weser über Vegesack, sowie einer östlichen über Scharmbeck und Beverstedt **9** Meilen. Eine vierte noch

östlichere Linie von Langwedel über Ottersberg und Beverstedt mit Umgehung Bremens, 10$\frac{1}{7}$ Meilen lang, ist auf den Anschluß einer etwaigen Bahn von Beverstedt über Stade nach Harburg berechnet.)

2) Beschreibung der Bahn.

I. **Aeltere Bahnstrecken** 1—5. Nur die Strecke von Minden über Hannover bis zur braunschweigischen Grenze, sowie 2$\frac{9}{10}$ M. zwischen Lehrte und Harburg und 2$\frac{3}{8}$ M. zwischen Wunstorf und Bremen, zusammen 19$\frac{5}{6}$ Meilen, haben doppeltes Geleise. Die Gesammtlänge der Geleise (incl. 12$\frac{1}{8}$ Meilen Nebengeleise) beträgt 84 Meilen, worunter 15$\frac{4}{5}$ Meilen auf gußeisernen Stühlen, 2$\frac{1}{7}$ Meilen mit einfachen Stoßplatten, 64$\frac{3}{4}$ Meilen mit Laschen, $\frac{1}{16}$ Meile auf Steinwürfeln, $\frac{2}{3}$ Meile mit Flachschienen auf Langschwellen. Der größte Theil der Schienen — welche breitbasige oder Vignoles-Schienen sind — wiegt pr. Fuß 21—22 Pfd. und liegt auf Querschwellen von Eichenholz.

Horizontal sind über 14 Meilen; in Steigungen unter 1 auf 600 liegen fast 13$\frac{3}{5}$, in stärkeren Steigungen (bis 1 auf 300) fast 24$\frac{3}{8}$ Meilen. In geraden Linien liegen 40$\frac{1}{3}$ Meilen, in Curven von 400 bis 1000 Ruthen Halbmesser fast 8, in Curven von 150 bis 400 Ruthen Halbmesser 3$\frac{7}{8}$ Meilen. — Die Anzahl der Wächterwohnungen beträgt 157, die der Wärter-, Wacht- und Schilderhäuser 328, der optischen Telegraphen 400, der Brücken 150, der kleinen Durchlässe 261, der Brückthore 39, der Wegebrücken (Viaducte) 14, der Uebergänge im Niveau 663, der Stationen 29, der Haltestellen 14.

II. **Südbahn.** Hergestellt sind im Ganzen 5 Viaducte, 8 Brücken mit mehreren Oeffnungen (2 über die Innerste, 3 über die Leine, 1 über die Ruhme bei Nordheim, 1 über die Werra bei Münden, 1 über die Fulda bei Kragenhof an der hessischen Grenze), 147 Brücken mit einer Oeffnung u. s. w. Von der ganzen Bahn sind fast 8 M. horizontal; in Steigungen unter 1 auf 600 liegen 4$\frac{3}{5}$, in stärkeren (1 : 600 bis 1 : 300) 6$\frac{1}{6}$, in noch stärkeren aber (bis 1 auf 64) 5$\frac{1}{10}$ Meilen. Die letzteren liegen zwischen Göttingen und Cassel. In geraden Linien liegen fast 15 Meilen, in Curven von 1000 bis 400 Ruthen Halbmesser 1$\frac{3}{4}$ M., in solchen von 400 bis 150 Ruthen Halbmesser fast 4$\frac{1}{2}$ M., in Curven von 150 bis 90 Ruthen Halbmesser (nur zwischen Göttingen und Cassel) 2$\frac{3}{4}$ Meilen. Doppeltes Geleise hat nur die Strecke von Göttingen bis Münden, über 4$\frac{1}{2}$ Meilen.

III. **Westbahn.** Diese hat durchaus nur einfaches Geleise. Hori-

zontal sind über $11\frac{1}{2}$ Meilen; in Steigungen unter **1** auf **600** liegen $9\frac{2}{3}$ M., in stärkeren (bis zu **1 : 300**) $10\frac{1}{5}$ M., und in noch stärkeren (bis **1 : 200**) über $\frac{1}{4}$ M. In geraden Linien liegen über $25\frac{1}{3}$ Meilen, in Curven von **1000** bis **400** Ruthen Halbmesser $4\frac{1}{7}$ Meilen, in solchen von **400** bis $107\frac{1}{2}$ Ruthen Halbmesser $2\frac{1}{6}$ Meilen. Die bedeutendsten Brücken auf der Westbahn sind: über die Leda bei Leer, **679** Fuß lang; über die Ems bei Rheine und bei Beneckenfähr, 11 Bogen, resp. 360 und 320 Fuß lang; über die Hause bei Meppen, 200 Fuß lang.

Auf allen Bahnstrecken zusammen sind $33\frac{1}{2}$ Meilen horizontal; in Steigungen unter **1 : 600** liegen $27\frac{6}{7}$, in solchen von **1 : 600** bis **1 : 300** fast **41**, in noch steilern bis **1 : 64** nur $5\frac{2}{5}$ Meilen. In geraden Linien liegen $80\frac{2}{3}$ M., in Curven von **400** bis **1000** Ruthen Halbmesser $13\frac{1}{2}$, in solchen von **150** bis **400** Ruthen fast $10\frac{1}{2}$, in Curven von noch kleinerem Halbmesser bis **90** Ruthen nur $2\frac{3}{4}$ Meilen. Doppelgeleise haben $24\frac{2}{5}$ M. Die Gesammtlänge der Geleise (incl. $22\frac{1}{5}$ M. Nebengeleise) beträgt $154\frac{1}{4}$ Meilen; hiervon sind $2\frac{1}{6}$ M. mit einfachen Stoßplatten, $15\frac{4}{5}$ M. mit gußeisernen Stühlen, $134\frac{1}{2}$ M. mit Laschen, $1\frac{1}{4}$ M. auf Steinwürfeln, $\frac{1}{2}$ M. mit Flachschienen auf Langschwellen. Ferner beträgt die Anzahl der Stationen 57, der Halteplätze 27, der Wärterstationen 924, der Wärterwohnungen 301, der Wärter-, Wacht- und Schilderhäuser 629, der optischen Telegraphen 833, der Brücken 404, der Durchlässe 584, der Brückthore 69, der Wegebrücken 25, der Niveau-Uebergänge 1299. Dazu kommt noch ein Tunnel von 1072 Fuß Länge zwischen Göttingen und Münden.

3) Geschichte.

Am 8. Septbr. 1840 erschien ein allgemeines Expropriationsgesetz. Im Jahre 1841 beschloß die Regierung die Anlegung von Eisenbahnen von Hannover nach Hildesheim, Braunschweig, Celle, Hamburg und Minden auf Staatskosten, wozu die Stände im Jahre 1842 ihre Zustimmung ertheilten. Dasselbe geschah hinsichtlich einer Eisenbahn nach Bremen. Am 4. Mai 1843 erschien das Gesez wegen Errichtung und Verwaltung einer Staats-Eisenbahn-Casse. Im Juli 1850 genehmigten die Stände den Bau der Südbahn und Westbahn. Staatsverträge in Betreff des Eisenbahnbaues wurden von Hannover mit folgenden Regierungen abgeschlossen: am 10. April 1841 mit Preußen und Braunschweig über die Bahn von Hannover nach Minden; im *März 1842 mit* Braunschweig; am 14. April 1845 mit Bremen über

die Bahn nach Bremen; am 27. Januar 1852 mit Preußen über die Bahnen von Rheine nach Emden, Münster und Osnabrück; am 4. Mai 1852 mit Kurhessen über die Bahn von Hannover nach Cassel; am 3. Novbr. 1852 mit Braunschweig über die Durchführung der Südbahn durch das braunschweigische Gebiet.

Eröffnet wurde die Bahn in folgenden Abschnitten:

1843,	22. Octbr.	von	Hannover bis Lehrte;
„	3. Decbr.	„	Lehrte bis Telgte unweit Peine;
1844,	19. Mai	„	Peine bis Braunschweig;
1845,	15. Octbr.	„	Lehrte bis Celle;
1846,	12. Juli	„	„ „ Hildesheim;
1847,	1. Mai	„	Celle bis Harburg;
„	15. Octbr.	„	Hannover bis Minden;
„	12. Decbr.	„	Wunstorf bis Bremen;
1853,	1. Mai	„	Hannover bis Alfeld;
„	15. Sept.	„	Hildesheim bis Nordstemmen;
1854,	1. Aug.	„	Alfeld bis Göttingen;
„	24. Nov.	„	Emden bis Papenburg;
1855,	21. Nov.	„	Löhne bis Osnabrück;
1856,	2. Mai	„	Papenburg bis Lingen;
„	8. „	„	Göttingen bis Münden;
„	23. Juni	„	Lingen bis Rheine;
		„	Rheine bis Osnabrück.
„	23. Sept.	„	Münden bis Cassel.

Den Bau der Bahn nach Geestemünde und Bremerhafen (der sogenannten Geestebahn), für welche die Regierung im Jahre 1856 3,828,326 Thlr. verlangte, haben die Stände noch nicht bewilligt, vielmehr vorher noch Mittheilungen über die Bauwürdigkeit der geraden Linie, sowie eine genauere Untersuchung der westlichen Linie beantragt. Im Sommer 1858 kam durch commissar. Unterhandlungen der Entwurf eines Vertrags über einen gemeinschaftlichen Bau der gedachten Bahn zu Stande. Die Bahnlinie läuft hiernach von Bremen bis zum Flecken Burg auf bremischem Gebiete, erhält dann eine Zweigbahn nach dem Weserhafen Vegesack, weicht in der Fortsetzung durch Hannover bis Geestemünde etwa 1½ M. in der Richtung nach Beverstedt ab und bildet so eine Anschlußcurve für eine Bahn von Beverstedt über Stade nach Harburg. Für den Gütertransport wird sie bis nach Bremerhafen fortgeführt. Außerdem ist die Regierung dem Vernehmen nach entschlossen, baldigst

eine Bahn von Lüneburg nach Lauenburg zum Anschluß an die Berlin-Hamburger Bahn zu bauen, und ebenso nothwendig erscheint ihr eine Bahn von Uelzen an die Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn. Beide Bahnen haben die Stände dem Vernehmen nach im Sommer **1858** gutgeheißen.

4) Anlagecapital.

Das Anlagecapital der ältern Eisenbahnen, soweit sie auf hannov. Gebiet liegen (**46⅚** Meilen), betrug bis 1. Juli 1857: **16,721,860** Thlr. oder pr. Meile **357,080** Thlr. Auf Rechnung der Südbahn waren bis dahin **10,490,308** Thaler, auf Rechnung der Westbahn **7,735,759** Thlr. verausgabt. Dies giebt zusammen gegen **35** Mill. Thaler.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1843-44	52262	29422	24223	3400	. . .	27623	36654	. . .
1844-45	177362	374826	85489	33317	263	119068	53179	65889
1845-46	274444	762547	132042	57270	805	190116	94088	96016
1846-47	458599	1835696	232842	137801	3005	373648	207018	196376
1847-48	856571	3396485	574444	403433	10035	987912	570185	443124
1848-49	1127929	4348289	769348	789385	10087	1568819	811976	773562
1849-50	1064216	4904366	764806	875839	17803	1658448	809006	836630
1850-51	1101437	5709519	822623	940074	36481	1799177	771221	895395
1851-52	1106750	6892201	864188	1070886	35021	1970094	782315	1048689
1852-53	1097510	8209438	828085	1161295	40866	2030246	903705	1126541
1853-54	1290511	11236008	925955	1393848	59442½	2447774	1156382	1291392
1854-55	1594240	14379835	1095273	1830016	95578	3020867	1516392	1504475
1855-56	1858593	16391839	1218495	2077577	93484	3389556	1987534	1402022
1856-57	2258572	21285377	1578868	2654951	162557	4396376	2499773	1896613

Mitgerechnet ist hierbei die Einnahme der Telegraphen-Verwaltung. Dieselbe betrug 1852—53: **5730**, 1853—54: **5989**, 1854—55: **10,323**, 1855—56: **36,899**, 1856—57: **56,371** Thlr.

(Das Betriebsjahr beginnt am 1. Juli und endigt am 30. Juni.)

In Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1844—45: **51⅓**, 1845—46: **53⅙**, 1846—47: **49½**, 1847—48: *55⅐, 1848—49:* ***51,*** 1849—50: **49½**, 1850—51: **46¼**, 1851—52:

$42\frac{1}{2}$, 1852—53: **$44\frac{2}{5}$**, 1853—54: **$48\frac{3}{5}$**, 1854—55: **$50\frac{1}{6}$**, 1855—56: **$58\frac{3}{5}$**, 1856—57: **$56\frac{4}{5}$** Procent (ältere Bahnen **$50\frac{4}{5}$**, Südbahn **$64\frac{1}{2}$**, Westbahn **$90\frac{1}{2}$** Proc.).

Die Verzinsung des Anlagecapitals betrug für das ganze unter hannoverscher Betriebsverwaltung stehende System 1844—45: ca. **$4\frac{7}{8}$**, 1845—46: **$4\frac{1}{3}$**, 1846—47: **4**, 1847—48: **$3\frac{1}{4}$**, 1848—49: **$4\frac{1}{2}$**, 1849—50: **$4\frac{3}{4}$**, 1850—51: **$5\frac{1}{4}$**, 1851—52: über **6**, 1852—53: **$6\frac{1}{5}$**, 1853—54: **$5\frac{2}{3}$**, 1854—55: **$5\frac{3}{4}$**, 1855—56: **$4\frac{2}{3}$**, 1856—57: über **$4\frac{1}{2}$** Procent.

Für den hannoverschen Antheil allein war der Verzinsungsfuß 1844—45: **$4\frac{1}{2}$**, 1845—46: **$3\frac{9}{10}$**, 1846—47: **$3\frac{4}{5}$**, 1847—48: **$3\frac{1}{6}$**, 1848—49: **$4\frac{1}{3}$**, 1849—50: **$4\frac{1}{2}$**, 1850—51: **$5\frac{1}{3}$**, 1851—52: **$6\frac{1}{6}$**, 1852—53: **$6\frac{1}{8}$**, 1853—54: **$5\frac{1}{3}$**, 1854—55: **$5\frac{1}{2}$**, 1855—56: **$4\frac{3}{10}$**, 1856—57: über **4** (ältere Bahnen **$8\frac{1}{5}$**, Südbahn fast **2**, Westbahn noch nicht $\frac{2}{5}$) Procent.

6) **Betriebsmaterial.**

Am 1. Juli 1857 waren vorhanden:

170 Locomotiven (worunter 12 von Borsig in Berlin, 6 von Keßler in Carlsruhe, 1 von Stephenson, 18 von Sharp u. Comp., 6 von Cockerill in Seraing, 98 von Egestorff in Linden bei Hannover, 2 aus der braunschw. Maschinenfabrik in Zorge im Harz, 8 von Wilson in Leeds, 19 von Wöhlert in Berlin);

139 Tender;

289 Personenwagen mit 12,412 Plätzen;

68 Gepäckwagen, 24 Pferde- und Viehwagen und 830 bedeckte Güterwagen für 100,280 Centner;

2096 offene Güterwagen für 205,880 Centner;

450 Erdtransportwagen für 36,000 Centner.

Dies giebt zusammen 3757 Wagen mit 342,160 Centner Ladungsfähigkeit.

Harzbahn, siehe Nordheim-Nordhausen.

Hessische Ludwigsbahn, s. Mainz-Ludwigshafen.

---

57. **Höchst-Soden** (Privatbahn ohne eigenen Betrieb).

1) **Länge und Bahnlinie.**

Die Bahn läuft durch die zwischen der Höchst-Sodener Chaussee und Sulzbach sich hinziehende Niederung, mündet bei **Höchst** in die Taunusbahn — deren Direction den Betrieb besorgt — und ist **6618** Meter oder $\frac{7}{8}$ Meile lang.

2) **Beschreibung der Bahn.**

Die Bahn hat nur ein Geleise. Ueber ihre Construction ist nichts Näheres bekannt geworden.

3) **Geschichte.**

Am 26. Juli 1845 wurde von der nassauischen Regierung den Gebrüdern **Bethmann** in Frankfurt a. M. Concession zur Anlage einer Eisenbahn von Höchst nach Soden, sowie gleichzeitig Erlaubniß zur Errichtung eines Curhauses mit Badeanstalt in Soden ertheilt. Der Bau sollte 1845 begonnen und 1846 vollendet werden, doch erfolgte die Eröffnung erst am 22. Mai 1847.

4) **Anlagecapital.**

Das ursprüngliche Actiencapital betrug **250,000** Fl. rhein. in **1250** Actien zu **200** Fl., ist aber durch Beschluß der Generalversammlung am 25. Juli 1849 (genehmigt und publicirt 18. Febr. 1850) auf **550,000** Fl. erhöht worden.

5) **Verhältniß zum Staate.**

Die Dauer der Concession ist auf 92 Jahre festgesetzt. Nach Ablauf derselben ist die Regierung befugt, entweder das Eigenthum der Bahn mit Grund und Boden und allem Zubehör gegen baaren Ersatz für den Staat einzuziehen, oder die Veräußerung der Bahn zum ferneren Betrieb zu verfügen.

6) **Verfassung.**

Soden ist das Domicil der Gesellschaft. Dieselbe führt den Namen „Sodener Actien-Gesellschaft“ und verfolgt einen dreifachen

Zweck: die Anlegung und den Betrieb der Eisenbahn, die Erbauung eines Curhauses mit Badeanstalt in Soden und den Debit der Sodener Mineralwasser.

In den Generalversammlungen berechtigt der Besitz von je **5** Actien zu einer Stimme. Wer mehr als **50** Actien besitzt, kann gleichwohl nur 10 Stimmen in sich vereinigen.

An der Spitze der Unternehmung steht ein Gesellschaftsvorstand von 3 Mitgliedern, welche von der Generalversammlung auf 3 Jahre ernannt werden. Neben demselben besteht ein Ausschuß von 3 Mitgliedern und 3 Ersatzmännern.

7) Frequenz und Einnahme.

Die Frequenz betrug in den letzten Jahren etwa 60,000 Personen, die Einnahme **14,000** Fl. rhein. jährlich. Die Bahn wird jedoch nur in den Sommermonaten (vom Mai bis Mitte October, etwa 5½ Monate lang) befahren.

8) Rentabilität.

Nach den Statuten sollen die Actien vom 1. Januar 1847 an mit **4** Procent jährlich verzinst werden. Durch Beschluß vom 25. Juli 1849 wurde jedoch die Verzinsung vom 1. Januar 1849 an gänzlich aufgehoben. Eine Gewinnstdividende ist für die Jahre 1849 bis 1855 incl. nicht vertheilt worden, da der bisherige Reinertrag der ganzen Unternehmung (circa 1½ Procent jährlich) zur Vertheilung einer Dividende nicht geeignet befunden und daher zu baulichen Verbesserungen und Einrichtungen verwendet wurde. Für 1856 wurde zum ersten Mal eine Dividende von 1½ Procent oder 3 Fl. vertheilt; dieselbe Dividende wurde für 1857 gewährt.

9) Reservefonds.

Nach den Statuten soll, wenn die Actienzinsen und Dividenden eines Jahres zusammen mindestens **5** Procent ausmachen, eine nicht unter ½ Procent betragende Tantième für den Reservefonds zurückgelegt, dieser aber auf die Summe von **25,000** Gulden gebracht werden. Gegenwärtig existirt jedoch noch kein Reservefonds.

10) Betriebsmaterial.

Die Bahn wird — wie bereits bemerkt — von den Zügen der Taunusbahn befahren und hat daher kein eigenes Transportmaterial.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

*58. Hochstadt-Stockheim (Privatbahn).

Projectirte Zweigbahn der bayerischen Ludwigs-Südnordbahn, in welche sie bei Hochstadt unweit Lichtenfels einmündet. Sie ist hauptsächlich zum Transport der Stockheimer Steinkohle bestimmt, und dürfte auf Kosten der Stadt Kronach ausgeführt werden, da die Unterbringung des nöthigen Capitals ($1\frac{1}{2}$ Mill. Fl.) durch Actien auf Hindernisse zu stoßen scheint. Nach den neuesten Nachrichten soll das Unternehmen aus finanziellen Rücksichten ganz aufgegeben sein.

---

*59. Holsteinische Westbahn (Privatbahn).

Project. Die Bahn soll von Tönningen oder Friedrichsstadt durch Dithmarschen über Lunden, Heide, Meldorf und Wilster nach Itzehoe gehen. Länge: **10** Meilen. Die Erlaubniß zum Nivellement von Itzehoe nach Friedrichsstadt wurde im September 1857 ertheilt. — Eine andere projectirte Bahn geht von Tönningen über Heide nach Neumünster. Kostenanschlag: **2** Mill. Thlr.

Homburg-Zweibrücken s. Pfälzische Ludwigsbahn.

Illerthal-Bahn siehe Ulm-Kempten.

---

60. Itzehoe-Wrist (Privatbahn).

Project. Die Bahn geht über Kellinghusen und mündet bei Wrist in die Altona-Kieler Bahn. Länge: **2** Meilen. Das Nivellement ist durch Rescript vom 10. Octbr. 1856 gestattet.

61. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn
(Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn läuft von **Wien** über Floridsdorf, — hier geht links eine Zweigbahn über Jedlersee, Lang-Enzersdorf, Kornneuburg, Spillern nach **Stockerau** ab, — Süßenbrunn und Deutsch-Wagram nach **Gänserndorf**, von wo rechts eine zweite Zweigbahn über Ober-Weiden nach **Marchegg** abgeht, die sich an die österreichische südöstliche Staatsbahn oder frühere ungarische Centralbahn anschließt; hierauf von Gänserndorf über Angern, Dürnkrut, Drösing und Hohenau nach **Lundenburg**, von wo links die dritte Zweigbahn über Saitz, Branowitz und Raigern nach **Brünn** führt. Die Hauptbahn führt ferner von Lundenburg über Neudorf, Göding, Bisentz, Ungarisch-Hradisch, Napagedl, Hullein nach **Prerau**, wo links eine vierte Zweigbahn über Brodek nach **Olmütz** abgeht; sodann über Leipnik, Weißkirchen, Pohl, Zauchtl, Stauding, Schönbrunn, Mährisch-Ostrau, Hruschau nach **Oderberg**, wo eine kurze Zweigbahn bis zur preußischen Grenze die Verbindung mit der aus Schlesien kommenden Wilhelmsbahn vermittelt. Von Oderberg geht die Bahn über Petrowitz, Seibersdorf, Bruchna, Chybi, Dzieditz und Jawiszowice nach Auschwitz oder **Oswiecim**, zum unmittelbaren Anschluß an die österr. östliche Staatsbahn, sowie an die dorthin zu verlängernde oberschlesische Bahn. Hierzu kommen noch zwei Zweigbahnen: von Schönbrunn über Diehlau, Freiheitau und Kommorau nach **Troppau**, und von Dzieditz nach **Bielitz**. Die Gesammtlänge aller dieser Strecken beträgt gegen **70** M. *). (Davon kommen auf die Hauptbahn bis Oswiecim **47** Meilen, ferner auf die Zweigbahnen nach Stockerau **2½**, nach Marchegg **2½**, nach Brünn **9**, nach Olmütz **3**, nach der preuß. Grenze ½, nach Troppau **4**, nach Bielitz **1½**, zusammen **23** Meilen.) Seit 1858 kommt hierzu noch die ca. **12½** Meilen lange Strecke der bisherigen östlichen Staatsbahn von Oswiecim bis **Krakau** u. **Myslowitz** (von Myslowitz, resp. Slupun über Szczakowa, Ciezkowice, Trzebinia, Krzeszowice, Zabierzow nach Krakau,

---

*) Nach der deutschen Eisenbahnstatistik für 1856 $68\frac{3}{10}$ preuß. oder $69\frac{3}{10}$ geogr. Meilen.

und von Oswiecim über Chelmek, Jaworzno und Chrzanow nach Trzebinia) und von Szcakowa bis zur russisch-polnischen Grenze bei **Granica**, so daß die Gesammtlänge der Bahn sich auf **$81\frac{9}{10}$** Meilen beläuft. Zum Betriebe der Gesellschaft gehört auch noch die von der österreich. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft gepachtete, **$2\frac{1}{2}$** Meilen lange Strecke von Marchegg bis Preßburg, wogegen die Strecke von Oderberg bis zur preuß. Grenze an die Wilhelmsbahn verpachtet ist.

2) Beschreibung der Bahn.

Ende 1857 hatten über **19 M.** (von Wien über Lundenburg nach Bisenz, von Prerau nach Leipnik und von Schönbrunn nach Oderberg) fahrbares Doppelgeleis, also fast drei Viertheile der Bahn nur einfaches Geleis.

Auf dem größten Theile der Bahn lagen noch 1851 hochkantige oder T-förmige Schienen nach belgischer Construction, pr. Fuß nur 11 Pfund schwer, auf gußeisernen Stühlen und 9 — 10 Fuß langen Querschwellen von Eichen- oder Schwarzföhrenholz. Neuerdings ist der größte Theil dieser Schienen gegen breitfüßige oder Vignoles-Schienen vertauscht worden, die pr. Fuß $20\frac{1}{2}$ Pfund schwer sind, und nach und nach wird die ganze Bahn mit diesem Oberbau versehen. Anfang 1852 waren bereits **$11\frac{1}{3}$** Meilen des neuen Oberbaues fertig; im Jahre 1852 sind wiederum **$12\frac{1}{2}$** Meilen des Oberbaues ausgewechselt worden, und Ende 1857 waren nur die Zweigbahnen nach Stockerau und Troppau noch nicht mit dem neuen Oberbau versehen. Die Querschwellen werden jetzt mit einer Auflösung von Eisenvitriol und Schwefelbaryum präparirt.

Die Länge der horizontalen Strecken beträgt im Ganzen über **12** Meilen, das Steigen von Wien aus **$795\frac{1}{4}$** Fuß, das Fallen **1079** Fuß, die größte Steigung **1** auf **240**; ferner die Gesammtlänge der geraden Strecken über **$43\frac{1}{2}$** Meilen und der kleinste Krümmungshalbmesser **1000** Fuß*).

Tunnels kommen nirgends vor, doch ist die Zahl der ansehnlichen Brückenbauten bedeutend. Ueber die Donau führen bei Wien zwei hölzerne, nur provisorische Brücken, nämlich über die beiden Hauptarme, die große Donau und das Kaiserwasser. Jene ist **226** Klafter

*) Hierbei ist auf die Strecken von Oderberg bis Oswiecim u.s.w. und die Zweigbahnen nach Troppau und Bielitz noch keine Rücksicht genommen.

lang und ruht auf 22 Mittel- und 2 Landjochen. Diese ist **81** Klafter lang und hat 9 Jochfelder. Ueber die Thaya führen 13 Brücken, zusammen **354** Kl. lang. Bei Brünn kommt ein großer Viaduct vor, der sich an die Brücke über die Schwarzawa anschließt; er besteht aus 72 elliptischen Bogen und ist **269½** Kl., mit den damit zusammenhängenden Brücken aber **391** Kl. lang. Die bedeutendsten Bauwerke der neuen 1855—56 eröffneten Bahnstrecken sind: Viaducte bei Seibersdorf, **300** Klafter lang, **10** Kl. hoch, 40 Bogen, und bei Gawlinec, **34** Kl. lang und **7** Kl. hoch; Brücken über die Olsa (8 Oeffnungen à **10** Kl.), die Weichsel (5 Oeffnungen à **7** Kl.), die Bialka (3 Oeffnungen à **10** Kl.), die Mora bei Troppau (3 Bogen à **7** Kl.). Die Erdbewegung auf jenen Strecken betrug **261,000** Cubikklafter.

3) Geschichte.

Am 4. März 1836 erhielt das Bankierhaus des Barons v. **Rothschild** in Wien ein Privilegium zum Bau einer Eisenbahn von Wien nach Bochnia. Die Subscription der Actien begann sofort und bis 10. März 1836 waren **18** Mill. Fl. unterzeichnet. Durch Cession vom 19. Mai 1836 ging das Privilegium auf die gebildete Actiengesellschaft über. Das Statut wurde am 25. Octbr. deff. J. vom Kaiser bestätigt und am 4. Novbr. publicirt. Der Bau selbst begann im Jahre 1837 und schon am 23. Novbr. deff. J. wurde die Strecke von Floridsdorf bis Deutsch-Wagram eröffnet. Die Eröffnung der ferneren Strecken erfolgte in folgenden Fristen: am 6. Januar 1838 von Wien bis Floridsdorf; am 16. April desselben J. von Wagram bis Gänserndorf; am 9. Mai 1839 von Gänserndorf bis Dürnkrut; am 6. Juni desselben Jahres von Dürnkrut bis Lundenburg; am 7. Juli desselben J. von Lundenburg bis Brünn; am 1. Mai 1841 von Lundenburg bis Hradisch; am 26. Juli desselben J. von Floridsdorf bis Stockerau; am 1. September desselben J. von Hradisch bis Prerau; am 17. October desselben J. von Prerau bis Olmütz; am 15. August 1842 von Prerau bis Leipnik; am 1. Mai 1847 von Leipnik bis Oderberg; am 20. August 1848 von Gänserndorf bis Marchegg und am 1. Septbr. deff. J. von Oderberg bis zur preuß. Grenze. Die im kaiserl. Privilegium vom 4. März 1836 für die Vollendung der ganzen Bahn bestimmte 10jährige Frist wurde am 31. Oct. 1843 um weitere 10 Jahre verlängert. In der Generalversammlung am 12. Decbr. deff. J. wurde der Weiterbau von Leipnik nach Oderberg beschlossen. Für die

Preßburger Flügelbahn wurde am 4. Juni 1845 auf 50 Jahre Concession ertheilt; die Oderberger Zweigbahn, die jedoch keinen integrirenden Theil der Nordbahn bildet, wurde am 18. März 1847 bewilligt.— In der Generalversammlung am 22. Febr. 1853 wurde ein Vertrag mit der Staatsverwaltung genehmigt, der am 20. März 1853 auch die Genehmigung des Kaisers erhielt und dessen Hauptbestimmungen folgende sind. Die Gesellschaft wird von dem Bau der Strecke von Oswiecim bis Bochnia dispensirt; sie hat daher nur noch die Strecke von Oderberg bis Oswiecim nebst den beiden Flügelbahnen nach Bielitz und Troppau zu bauen und bis 4. März 1856 zu vollenden. Sie übernimmt ferner den Betrieb der Bahn von Gänserndorf bis Preßburg, sowie vom Nordbahnhof bis zum Centralbahnhof, tritt aber an den Staat ohne Vergütung die $\frac{1}{4}$ Meile lange Strecke von Marchegg bis zur österreichisch-ungarischen Grenze ab. Die Strecke von Oderberg bis Dzieditz nebst den Zweigbahnen von Schönbrunn nach Troppau und von Dzieditz nach Bielitz wurde am 17. Dec. 1855, die Strecke von Dzieditz nach Oswiecim am 1. März 1856 eröffnet.— Im April 1856 wurde mit der Regierung ein Abkommen wegen Uebernahme der Strecke von Oswiecim bis Krakau vereinbart. Der Staat überläßt hiernach der Gesellschaft die vollendeten Strecken von Oswiecim bis Trzebinia, sowie von Myslowitz über Trzebinia und Krakau bis Dembica (zusammen **27$\frac{1}{2}$** Meilen) gegen den Kostenpreis und giebt für diese, wie für die Fortsetzung von Dembica über Jaroslau bis Przemysl (**12$\frac{1}{2}$** M.) Concession auf 90 Jahre. Zum definitiven Abschluß ist diese Angelegenheit übrigens nicht gediehen. Zwar wurde in der außerordentlichen Generalversammlung am 27. Octbr. 1856 der Vertrag mit dem Staate wegen Erwerbung der westgalizischen Eisenbahn (deren Länge mit den Flügelbahnen nach Wieliczka, Niepolomice und Granica und der Kohlenbahn von Szczakowa nach Jaworzno **46$\frac{2}{5}$** Meilen beträgt) genehmigt. Aber in der darauf folgenden Generalversammlung am 20. Mai 1857 wurde mit Rücksicht auf die damalige ungünstige Lage des Geldmarktes die Direction ermächtigt: den Kaiser zu bitten, die Gesellschaft von ihrem früheren Antrage auf Erwerbung der west-galizischen Bahn gnädigst entbinden zu wollen. Diese Bitte wurde wenigstens theilweise erfüllt. In der Generalversammlung am 10. Mai 1858 wurde die mit den Ministerien des Handels und der Finanzen vereinbarte Erwerbung der 12$\frac{1}{2}$ M. langen Strecke der östlichen Staatsbahn von der preußischen Grenze bei Slupun (Myslowitz) bis Krakau,

nebst den beiden Flügelbahnen von Szczakowa bis zur russisch=polnischen Grenze und von Trzebinia bis Oswiecim, einstimmig genehmigt und die Direction zum Abschlusse ermächtigt, und seit 1. August 1858 hat die Gesellschaft den Betrieb derselben übernommen, der schon seit 1. Jan. für ihre Rechnung geführt worden war. Die im Jahre 1858 für diese Bahn zur Zahlung kommenden Beträge von **2,786,000** Fl. sollen durch theilweise Verwendung der noch unbegebenen Prioritätsobligationen vom Jahre 1850, sowie durch eine schwebende Schuld vorläufig gedeckt werden, bis günstigere Geldverhältnisse die Fundirung des für diese **12½** Meilen nöthigen Capitals von **8½** Mill. Fl. gestatten werden. Im Ganzen hat die Nordbahn **5,180,907** Fl. zu zahlen, wovon **3,073,429** Fl. für die ehemalige Krakau=Oberschlesische Eisenbahn nach dem auf den Einlösungsvertrag vom 30. April 1850 gestützten Verloosungsplane (in 53 Jahresraten bis zum Jahre 1910 von **144,000** Fl. bis auf **129,000** Fl. herab) und **2,035,478** Fl. für die anderen Strecken (in 8 halbjährigen Raten von 1860 an, die erste zu **285,478** Fl. und die folgenden zu **250,000** Fl. mit den stufenweise vom 1. Jan. 1858 ab zu berechnenden Zinsen zu **4** Procent). Die definitive Concession für diese Eisenbahnstrecke wurde durch allerhöchste Entschließung vom 16. Juni 1858 ertheilt.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **50,892,187** Fl. C.=M.

Das ursprünglich in den Statuten festgesetzte Actiencapital beträgt **14,100,000** Fl. in Actien à **1000** Fl. Conv.=M. und halben Actien à **500** Fl. (wovon 100 Actien nach dem Beschlusse der Generalversammlung vom 25. April 1836 unentgeltlich ausgefertigt wurden). Durch Beschluß der Generalversammlung am 12. Decbr. 1843 wurde dieses Actiencapital für den Bau der Leipnik=Oderberger Strecke um den vierten Theil, also auf **17,625,000** Fl. vermehrt. Nach dem Beschluß der Generalversammlung am 26. April 1852 ist dieses bisherige Actiencapital abermals um drei Viertheile oder **13,218,750** Fl. (letzte Einzahlung 1. Oct. 1853) vermehrt worden, so daß das gesammte Actiencapital seitdem **30,843,750** Fl. betrug. Eine dritte Erhöhung trat nach dem Beschlusse der Generalversammlung vom 29. April 1854 ein, indem 5140 neue Actien à **1000** Fl. durch Einzahlung von **166⅔** Fl. auf jede der bereits bestehenden 30,843¾ Actien (wovon aber Anfang 1855 nur 30,550 ganz eingezahlt waren) emittirt wurden. Sollten bis zur

nächsten Jahresversammlung die noch übrigen Prioritäts-Obligationen nicht realisirt sein, so sollte diese neue Actienemission von $\frac{1}{6}$ auf $\frac{1}{4}$ Actie erhöht werden. Dies Letzter wurde denn auch am 30. April 1855 beschlossen, weshalb am 31. Mai 1855 eine Rateneinzahlung von **83$\frac{1}{3}$** Fl. auf die ganze Actie ausgeschrieben wurde, wodurch das Actiencapital auf **38,554,687$\frac{1}{2}$** Fl. stieg. — Ferner wurde nach Beschluß der Generalversammlung am 30. April 1856 das Actiencapital abermals um den fünften Theil (durch Zuzahlung von $\frac{1}{5}$ auf 38,554$\frac{11}{16}$ Actien) oder um **7,710,937$\frac{1}{2}$** Fl. erhöht und stieg somit auf **46,265,625** Fl. — Die 1852 creirten Actien nahmen von 1854 an, die 1854 creirten von 1855 an, die 1856 creirten von 1856 an Theil an der Dividende. Durch allerhöchste Entschließung vom 6. Juli 1856 erhielt die Direction die Bewilligung, die in Zukunft zu emittirenden Actien in Stücken zu **200** Fl. ausgeben zu dürfen, die mit den Actien à 1000 und 500 Fl. völlig gleiche Berechtigung genießen. Die Emission dieser Actien hat am 1. August 1856 begonnen. — In der Generalversammlung am 20. Mai 1857 wurde endlich die Ausgabe von neuen Actien im Betrage von **4,626,562** Fl. beschlossen, so daß auf 10 Actien eine à **1000** Fl., auf 5 Actien eine halbe à **500** Fl., auf 10 Antheile à **200** Fl. eine $\frac{1}{5}$ Actie à **200** Fl. kommt. Diese neuen Actien haben Anspruch auf **5** Procent Zinsen und die Superdividende des Jahres 1857.

2) Anleihen: **16,050,000** Fl. C.-M. zu **5** Procent, nämlich: a) **1,400,000** Fl. nach Beschluß vom 29. März 1841 (Tilgung von 1851 an mit 1 Procent jährlich); b) **1,050,000** Fl. seit 1. Juni 1844 (Beschluß vom 30. März dess. J.; Tilgung mit 1 Procent von 1855 an); c) **5,600,000** Fl. seit 1. April 1847 (Beschluß v. 31. März dess. J.) mit jährlicher Tilgung von mindestens **2$\frac{1}{2}$** Procent nach Ablauf der ersten 10 Jahre; d) **4,000,000** Fl. nach Beschluß v. 30. Apr. 1850 mit Tilgung von 1860 an; e) **4,000,000** Fl. als zweite Serie des Anlehens von 1850, auszugeben nach Beschluß vom 26. April 1852 (von dieser und der vorigen Anleihe waren Ende 1857 erst **5,000,000** Fl. realisirt).

Ende 1857 betrug das ganze emittirte Anlagecapital **59,209,498** Fl. oder pr. Meile **845,850** Fl. (**592,095** Thlr.).

5) Verhältniß zum Staate.

Das Privilegium ist auf 50 Jahre, vom 4. März 1836 an, *ertheilt*. Nach Ablauf dieser Zeit kann die Gesellschaft mit den Real-

und Mobiliar-Zugehörungen der dann erloschenen Unternehmung frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten, und wenn sie selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung des Unternehmens melden sollten und dieses sich als nützlich bewährt hätte, wird die Staatsregierung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Unternehmens herbeizulassen. (Die Zweigbahnen nach Stockerau und Marchegg fallen nach 50 Jahren, resp. 1890 und 1898, an Grund und Boden sammt Gebäuden dem Staate anheim.)

6) **Verfassung.**

Nur Besitzer von wenigstens **10** Actien können an den Generalversammlungen Theil nehmen. Die Direction hat ihren Sitz in Wien und besteht aus 10 Mitgliedern, von denen 9 von der Generalversammlung auf 3 Jahre gewählt werden. Das zehnte ist Freiherr **v. Rothschild** als Cedent des Privilegiums. Die Administration wird durch zwei besoldete Oberbeamte, einen Generalinspector und einen Generalsecretair, geleitet.

7) **Rentabilität.**

Die Actionaire beziehen sowohl Zinsen (in halbjährlichen Terminen) als Dividenden, und zwar wird im Juli jedes Jahres zugleich mit dem halbjährigen Zinscoupon auch die Dividende für das vorhergehende Jahr bezahlt. Während der Bauzeit betrug der Zinsfuß nach den Statuten **4** Procent; am 30. März 1845 wurde er auf **3**, am 30. März 1846 auf **4**, am 31. März 1847 auf **5**, am 16. Decbr. 1848 auf **4**, endlich am 19. Mai 1851 wieder auf **5** Proc. (v. 1. Juli 1851 an) festgesetzt.

An Zinsen und Dividenden zusammen wurden in den einzelnen Jahren gezahlt, für 1842: **5½**, für 1843: **4½**, 1844: **5**, 1845: **5½**, 1846: **8½**, 1847: **7½**, 1848: **3½**, 1849: **5½**, 1850: **7**, 1851: **10½**, 1852: **15**, 1853: **16**, 1854: **14**, 1855: **16**, 1856: **15**, 1857: **12** Procent, also im Durchschnitt seit 1842 jährlich **9⅗** Procent.

8) **Reservefonds.**

Ende 1852 stellte sich der Reservefonds (incl. des Zuschusses für das genannte Jahr im Betrage von **292,136½** Fl.) auf **1,257,226** Fl. Conv.-Münze; Anfang 1858 betrug derselbe (mit dem Zuschusse für 1857 im Betrage von **49,194** Fl.) **1,825,151** Fl.

9) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter *) Centner	Einnahme für Pers. Fl. C.-M.	für Güter Fl. C.-M.	außerdem Fl. C.-M.	zusammen Fl. C.-M.	Betriebs-Ausgabe Fl. C.-M.	Reine Einnahme Fl. C.-M.
1838	190642	. . . . .	84565	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
1839	273055	. . . . .	267277	19604	. . . . .	. . . . .	. . . . .	. . . . .
1840	225187	534237	407455	214785	5096	627336	451093	176243
1841	393471	1032846	546313	341077	6111	893501	643736	249765
1842	622665	1486594	755170	501001	11208	1267379	953791	313588
1843	661220	1800419	832547	706525	11726	1550798	802611	748187
1844	668907	2027718	871703	793017	26166	1690885	863987	826898
1845	659247	2186833	993853	919521	47278	1960652	1050011	910641
1846	740292	3194438	1223070	1456748	51465	2731283	1357802	1373481
1847	732178	3738455	. . . . .	. . . . .	. . . . .	2749432	1605377	1144055
1848	735432	3497362	1261091	1480648	284522	3026262	1988381	1037881
1849	744397	4105485	1300918	1747850	636043	3684811	2182061	1502750
1850	1096668	5659111	1697138	2340767	488904	4526809	2460724	2066086
1851	1271489	7925223	2130198	3292048	90870	5513116	2528616	2984500
1852	1381013	11490209	2196242	4791804	56982	7045028	3043037	4001991
1853	1468520	12163645	2255833	4702143	61867	7019843	3186952	3832891
1854	1617839	15295089	2874041	5944586	63272	8881898	3485045	5396853
1855	1485613	18801912	2427502	8098433	65143	10591078	3840593	6750485
1856	1609292	20431740	2745954	9379415	87220	12212589	4723831	7488758
1857	1697127	$19273835\frac{1}{2}$	2939056	7823229	363211	11125496	4187025	6938471

(Nach dem im Jahresbericht für 1857 enhaltenen summarischen Ausweis betrug die Betriebseinnahme 1847: **$2,823,490\frac{1}{2}$**, 1848: **2,958,835**, 1849: **3,608,291**, 1850: **4,470,218**, 1851: **5,418,991**, 1852: **7,012,271** Fl. C.-M.)

Die Betriebs-Ausgabe enthält auch die Provisionen für solche Güteraufgeber, die jährlich mehr als 10,000 Centner Güter lieferten. Diese betrugen 1847: **147,346**, 1848: **54,391**, 1849: **52,858**, 1850: **77,473**, 1851: **94,125**, 1852: **32,757**, 1853: **30,738** Fl. Conv.-Münze.

Nach Procenten der Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe: 1839: **60**, 1840: **$59\frac{3}{5}$**, 1841: **72**, 1842: **$63\frac{2}{5}$**, 1843: **$48\frac{9}{10}$**, 1844: **$50\frac{1}{5}$**, 1845: **50**, 1846: **$47\frac{1}{2}$**, 1847: **$58\frac{1}{3}$**, 1848: **$65\frac{1}{8}$**, 1849: **$58\frac{4}{5}$**, 1850: **$53\frac{1}{2}$**, 1851: **$44\frac{9}{10}$**, 1852: **$43\frac{9}{10}$**, 1853: **$45\frac{3}{10}$**, 1854: **$39\frac{1}{10}$**, 1855: **$36\frac{1}{5}$**, 1856: **$38\frac{7}{10}$**, 1857: **$37\frac{2}{3}$** Procent.

---

*) Ohne die in eigner Regie transportirten Materialien.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

218 Locomotiven (worunter 176 im Dienst) aus folgenden Fabriken: 118 aus der Maschinenfabrik der Wien-Gloggnitzer Eisenbahn (erst in Neustadt, dann in Gloggnitz), 29 von Cockerill in Seraing, 28 von Maffei in München, 12 von Borsig in Berlin, 11 von Turner Evans in Newton, 5 von Norris in Philadelphia, 1 von Stephenson in Newcastle, 4 von Sharp Roberts & Comp. in Manchester, 3 von Keßler in Carlsruhe, 2 von Nasmyts Gaskelly in Manchester, je 1 von Longridge, Starbuck u. Comp., Baldwin in Philadelphia, Tayler in Washington, Rennie in London und aus der Maschinenfabrik der Nordbahngesellschaft (eine von 25, die meisten von 50—60 Pferdekraft);

358 Personenwagen;
81 Gepäckwagen (Brancardwagen);
47 Pferdewagen;
1210 Kohlenwagen;
3658 Güterwagen;
16 Schneepflüge.
2 Wasserreservoirwagen.

Hiernach waren zusammen 5372 Wagen vorhanden. Hiervon waren für die galizische Staatsbahn vorräthig: 34 Personen- und 871 Lastwagen.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

62. Kaiser-Franz-Joseph-Orientbahn
(Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Dieses Bahnsystem umfaßt folgende Linien in Ungarn auf dem rechten Donauufer: a) von Wien (wo es sich unmittelbar an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn anschließen wird) über Himberg (wo die Wien-Raaber-Bahn durchschnitten wird), Oedenburg, Güns und Steinamanger bis Groß-Kanisa, 28 Meilen, von da nach Esseg, 24 M.;

b) von Neu-Szöny über Stuhlweißenburg nach Esseg, **39** M. (diese und die vorige Bahn vereinigen sich in der Nähe von Fünfkirchen, das eine von ihnen berührt); c) von Ofen über Stuhlweißenburg am südlichen Ufer des Plattensees hin nach Groß-Kanisa, **28** Meilen, von da über Pettau nach Pragerhof an der Wien-Triester Bahn*), 15 Meilen; d) von Esseg nach Semlin (**23** Meilen). Gesammtlänge ca. **157** Meilen.

2) Geschichte.

Am 4. April 1856 wurde die vorläufige, am 24. August, resp. 8. Oct. 1856 die definitive Concession auf 90 Jahre vom 1. Januar 1862 an ertheilt. Den Bau, welcher in 10 Jahren vollendet sein muß, leitet Oberbaurath **Etzel**. Ende Juni 1859 sollen die Strecken von Pragerhof bis Kanisa (15 Meilen) und von Neu-Szöny bis Stuhlweißenburg (10 M.); ein Jahr später von Kanisa über Stuhlweißenburg (19 M.), bis Ofen, Ende 1860 von Wien (Himberg) bis Kanisa (28 M.) vollendet sein. Sodann wird gebaut: von Kanisa über Fünfkirchen nach Esseg, 24 Meilen (bis Ende 1861); von Stuhlweißenburg nach Fünfkirchen (bis Ende 1862); von Esseg nach Semlin (bis Ende 1863). Bestätigung der Statuten am 14., resp. 22. Februar 1857. Neuerdings (Novbr. 1857) hat der Verwaltungsrath die Regierung gebeten, es möge der Gesellschaft freigestellt werden, die minder bedeutenden Linien des concessionirten Systems später als binnen 10 Jahren zur Ausführung zu bringen oder auch gänzlich auf dieselben zu verzichten; es möge ihr gestattet werden, auf sämmtlichen Linien auch den Unterbau vorerst nur für ein Geleise herzustellen; es mögen ihr endlich dieselben günstigen Tarifbestimmungen zugestanden werden, wie der Theißbahn-Gesellschaft. Am 29. Juni 1858 wurde die Einmündung bei Pragerhof und die Zweigbahn von Pettau nach Marburg genehmigt; jedoch muß letztere gleichzeitig mit der anschließenden kärnthnerischen Bahn von Marburg nach Klagenfurt vollendet sein. — Ueber die neuerdings beschlossene Verschmelzung des Unternehmens mit dem der südösterreichisch-italienischen Eisenbahngesellschaft siehe den Anhang.

---

*) Die Concessionsurkunde nennt zwar Pöltschach als Anschlußpunkt, doch ist an die Stelle desselben aus finanziellen Gründen Pragerhof getreten. Von Pettau soll behufs einer abgekürzten Verbindung mit der Kärnthner Bahn eine Zweigbahn nach Marburg gebaut werden.

3) Anlagecapital.

Actiencapital: **57,600,000** Fl. Conv. in Actien à **192** Fl. oder **500** Francs. (Eingezahlt waren Ende 1857: **30** Procent.). Dieser Gesellschaftsfonds kann im Fall des Bedürfnisses um eine ihm gleichkommende Summe erhöht werden.

4) Verhältniß zum Staate.

Der Staat übernimmt für das wirklich verwendete Anlagecapital bis zum Belauf von **100** Mill. Fl. in Silber eine Zinsgarantie von **5⅕** Procent incl. ⅕ Procent Amortisationsquote (auch für die im Bau begriffene Bahn von Fünfkirchen nach Mohacs, wenn diese erworben werden sollte), kann aber die Bahn nach 30 Jahren einlösen. Die Zinsgarantie beginnt für jede einzelne der obigen Linien pro rata mit der Eröffnung derselben, vom darauf folgenden 1. Januar an. Die in Folge der Gewährleistung zu zahlenden Summen sind nur Vorschüsse und mit **4** Procent zu verzinsen. Sind beim Erlöschen oder Einlösen der Concession nicht alle Vorschüsse berichtigt, so ist der fehlende Betrag aus dem noch erübrigenden Vermögen zu berichtigen. — Löst der Staat die Bahn vor Ablauf von 90 Jahren ein, so wird den Concessionairen der durchschnittliche Reinertrag der letzten 7 Jahre (nach Abrechnung der zwei ungünstigsten) in halbjährlichen Raten bezahlt, in keinem Fall aber weniger als der Reinertrag des letzten Jahres und als **5⅕** Procent. Der Unterbau ist auf 2 Geleise herzustellen, doch ist das zweite Geleis erst dann zu legen, wenn der einjährige Rohertrag **150,000** Fl. pr. Meile übersteigt.

5) Verfassung.

Der Sitz der Gesellschaft ist Wien. An der Spitze der Gesellschaft steht ein Verwaltungsrath von 15 Mitgliedern, von denen 12 Inländer und zwar 4 Ungarn sein müssen; dieselben werden auf 5 Jahre von der Generalversammlung gewählt. Die letztere besteht aus allen Actionairen, die **40** oder mehr Actien besitzen, und tritt jährlich im Monat Mai in Wien zusammen. Je **40** Actien geben eine Stimme; kein Actionair kann mehr als 10 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann er überdies höchstens 20 Stimmen übernehmen.

6) Rentabilität.

Die Actien werden während der Bauzeit mit **5** Procent jährlich verzinst.

7) Betriebsmaterial.

Für die zuerst zu eröffnenden Linien Pragerhof-Ofen und Neu-Szöny-Stuhlweißenburg sind 80 Locomotiven erforderlich. Von diesen sind in der Eßlinger Maschinenfabrik 30 Locomotiven, in den Werkstätten der österr. Staatseisenbahngesellschaft in Wien aber 50 Stück bestellt.

---

63. Kaiserin-Elisabeth-Bahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

1) Hauptbahn von **Wien** nach **Salzburg** über Penzing, Hütteldorf, Weidlingau, Purkersdorf, Preßbaum, Rekawinkl, Neulengbach, Kirchstätten, Böhmkirchen, Pottenbrunn, St. Pölten, Prinzersdorf, Loosdorf, Mölk, Groß-Pöchlarn, Krummnußbaum, Kemmelbach, Blindenmarkt, Amstätten, St. Peter, Haag, St. Valentin, Enns, Asten, Kleinmünchen, Ebelsberg, Linz, Neubau, Wels, Gunskirchen, Seekirchen, Lambach, Schwannenstadt, Vöklabruck, Redl, Frankenmarkt, Oberhofen, Neumarkt, mit Verlängerung bis an die Salza und die bayerische Grenze bei Klesheim, **43** M.; 2) Zweigbahn von **Wels** nach **Passau**, **10** Meilen. Gesammtlänge: **53** Meilen. Hierzu kommt die **26** Meilen lange Bahn von **Budweis** über Linz nach **Gmunden**.

2) Beschreibung der Bahn.

Die größte Steigung **1** auf **100** kommt von Wien bis Salzburg auf **2½** Meilen, in umgekehrter Richtung auf **2¾** Meilen vor. Größte Dammhöhe **13** Klaftern, größte Tiefe der Einschnitte **8** Kl. Tunnels waren bei Mölk und (2) bei Rekawinkl erforderlich; dieselben sind 120, 150 und 153 Kl. lang. Ein vierter kommt bei Salzburg vor.

3) Geschichte.

Am 8. Februar 1856 erhielten die Herren **Merck** aus Hamburg und **Lindheim** aus Wien vorläufige und am 8. März dess. J. definitive

Concession. Genehmigung der Statuten 21. Juni und 13. Juli 1856. Eine öffentliche Subscription hat nicht stattgefunden. Erste Generalversammlung 25. Mai 1857. — Die Erdarbeiten haben am 31. Juli 1856 bei Rekawinkl zwischen Purkersdorf und St. Pölten begonnen, nachdem sich am 22. Juli der Verwaltungsrath definitiv constituirt hatte. Den Bau leitet Ober-Ingenieur **Keißler**. Im April 1857 waren 16,000 Arbeiter in Thätigkeit, im Juni d. J. 24,069, im April 1858 34,694 Arbeiter. Die Strecke von Wien bis Linz ($24\frac{3}{4}$ österr. oder fast $25\frac{1}{2}$ geogr. Meilen) wurde am 21. November 1858 feierlich eröffnet und am 15. December d. J. dem Verkehr übergeben. — Seit 1857 hat die Gesellschaft auch die Budweis-Linz-Gmundener Eisenbahn übernommen (s. diese). Sie ist verpflichtet, längstens bis 7. Sept. 1874 die Strecke Linz-Budweis in eine Locomotivbahn nach dem Systeme der Hauptbahn zu verwandeln.

4) Anlagecapital.

Nach den Statuten beträgt das Actiencapital **65** Mill. Fl. in Actien à **200** Fl. Bankvaluta; Prioritäts-Obligationen dürfen nicht eher ausgegeben werden, als bis wenigstens die Hälfte des Actiencapitals eingezahlt ist. In der Generalversammlung am 25. Mai 1857 wurde beschlossen, das Actiencapital von **65** Mill. durch Rückkauf von Actien zum Paricurse auf **50** Mill. Fl. zu reduciren. Diese Operation absorbirte $4\frac{1}{2}$ Mill. Gulden. In der Generalversammlung am 3. Februar 1858 wurde eine neue Reduction des Actiencapitals auf **30** Mill. Fl. beschlossen; diese Reduction der Actien, auf die bis dahin **30** Procent eingezahlt waren, wurde von der Regierung genehmigt; sie erfolgt so, daß von je **5** Actien 2 eingezogen und die 3 übrigen für mit **50** Proc. eingezahlt erklärt werden. Actionaire, welche ihre Actien nicht zu reduciren wünschten, hatten auf dieselben bis 30. April 1858 zwei weitere Einzahlungen à **10** Procent zu leisten. — Zur Uebernahme der Budweis-Linz-Gmundener Bahn wurden 1857 **5,041,666**$\frac{2}{3}$ Fl. Prioritäts-Obligationen zu **5** Procent ausgegeben, auf welche die Staatsgarantie gleichfalls ausgedehnt wird. Außerdem wurde am 3. Februar 1858 beschlossen, ein Anlehen von **15** Mill. Gulden aufzunehmen. Dieses Anlehen stellt die Creditanstalt in 3 Raten von je **5** Mill. Fl. am 1. Juni, 1. Septbr. 1858 und 1. Febr. 1859 zur Verfügung der Gesellschaft. Die Rückzahlung erfolgt in 66 Jahren durch 132 Raten. Die Annuitäten betragen bis 1860 nur **5** Procent, nachher **5**$\frac{1}{4}$ Pro-

cent der Darlehnssumme. Demnach beträgt das ganze Anlagecapital dermalen **50,041,666$\frac{2}{3}$** Fl. C.=M. Bis Ende 1857 waren verwendet **11,269,193** Fl.

5) Verhältniß zum Staate.

Die wichtigsten Bestimmungen des Privilegiums sind folgende. Die Dauer des Privilegiums beträgt 90 Jahre. Während derselben darf Niemand eine Eisenbahn errichten, welche dieselben Punkte verbindet, ohne neue Zwischenpunkte zu berühren, welche die Staatsverwaltung als wichtig erkennt. Der Unterbau ist für zwei Geleise herzustellen; die Concessionaire sind aber berechtigt, so lange ein einziges Geleise zu halten, als der einjährige Rohertrag nicht die Höhe von **90,000** Fl. pr. Meile erreicht. Der Bau sämmtlicher Strecken ist binnen 5 Jahren vom Tage der Genehmigung des Projectes für jede der 3 Strecken (Wien bis Linz, Linz bis Grenze bei Salzburg und Linz bis Grenze bei Passau) zu vollenden. Vom Tage der Genehmigung der Linie von Wien nach St. Pölten sind binnen Jahresfrist wenigstens **5** Mill. Fl. auf die Strecke Wien=Salzburg zu verwenden, widrigenfalls das Privilegium erloschen ist. Der Staat garantirt jährlich **5** Procent Zinsen des Anlagecapitals (excl. Prioritätsschulden), sowie $\frac{1}{5}$ Procent zur Amortisirung während der Concessionsdauer, doch sind die hiernach zu leistenden Zahlungen mit **4** Procent zu verzinsen. — Nach Verlauf von 30 Jahren von der Betriebseröffnung an hat der Staat jederzeit das Recht, die concessionirten Bahnstrecken einzulösen. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträge während der vorausgegangenen 7 Jahre entziffert, die beiden ungünstigsten Jahre ausgeschieden und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen 5 Jahre berechnet. Dieser ist dann den Concessionairen in halbjährlichen Raten in Gold= oder Silbermünze bis zum Ablaufe der Concessionsperiode zu bezahlen. Mit Erlöschen der Concession oder durch die Einlösung tritt der Staat in den Besitz des Grund und Bodens und sämmtlichen unbeweglichen Zubehörs, sowie desjenigen Theils der beweglichen Sachen, welcher der im Anlagecapital enthaltenen ersten Betriebseinrichtung entspricht.

6) Verfassung.

Der Verwaltungsrath besteht aus 15 Mitgliedern, die von der Generalversammlung auf 6 Jahre gewählt werden. Alle zwei Jahre

treten zwei Mitglieder aus. Die erste theilweise Erneuerung findet 6 Jahre nach vollständiger Eröffnung der Eisenbahn statt. — Der Verwaltungsrath ernennt einen oder mehre Directoren. — Die Generalversammlungen finden der Regel nach im Mai statt. In denselben geben je **40** Actien eine Stimme; doch kann kein Actionair mehr als zehn eigenberechtigte Stimmen führen (außerdem aber noch höchstens 20 Stimmen im Auftrag abwesender Actionaire). — Der Sitz der Gesellschaft ist Wien.

7) **Rentabilität.**

Die Einzahlungen werden mit **5** Procent verzinst. Die Zahlung der Dividende erfolgt jährlich am 1. Juli. — Die Verwendung des jährlichen Reinertrags geschieht in nachstehender Weise und Ordnung: 1) Zinsen der etwaigen Anleihen; 2) Actienzinsen mit **5** Procent; 3) Tilgungsquote des Gesammtcapitals (die Tilgung muß binnen 90 Jahren vollendet sein); 4) Rückvergütung der vom Staate geleisteten Vorschüsse; 5) Beitrag zum Reservefonds, wenigstens **5** Procent des Ueberschusses, bis jener **1½** Mill. Fl. beträgt, nachher weniger oder nichts; 6) Antheilsquote des Verwaltungsraths, **5** Procent des nun bleibenden Restes; 7) Dividende. An der letztern nehmen auch die Inhaber der amortisirten Actien Theil, welche deshalb Genußscheine erhalten. Zinsen und Dividenden verfallen nach 5 Jahren.

8) **Betriebsmaterial.**

Bestellt sind 48 Locomotiven bei der Maschinenfabrik der österreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und den Fabrikanten W. Günther in Wiener-Neustadt und G. Sigl in Wien.

9) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

64. Kärnthnerische Eisenbahn (Privatbahn).

Die Bahn soll von **Marburg** in Steyermark über Klagenfurt, Villach, Lienz, Brunnecken laufen, in der Umgebung von **Brixen** in die Tiroler Bahn und mittelst einer von Villach ausgehenden Flügelbahn bei **Görz** oder **Udine** in die Bahn von Triest nach Verona einmünden. Ertheilung der Concession am 24. Octbr. 1856.

genehmigt durch kaiserl. Entschließung vom 9. Januar 1857. Der Staat garantirt $5\frac{1}{5}$ Procent Zinsen (incl. Amortisation) für die Baukosten bis zum Maximum von **62** Mill. Fl. Vorerst werden **40** Mill. Fl. in Actien à **200** Fl. emittirt. Die ganze Bahn muß in 10 Jahren, die Strecke bis Villach (20 Meilen) schon in fünf Jahren vollendet sein. Die Erdarbeiten für das zweite Geleise müssen bei einem Bruttoertrage von **250,000** Fl. pr. Meile beginnen. In Betreff der Flügelbahn nach Italien soll binnen 2 Jahren definitive Entscheidung getroffen werden. Der Bau ist seit Sommer 1857 zwischen Klagenfurt und Unter-Drauburg in Angriff genommen und im Herbst 1860 dürfte die Strecke von Marburg bis Klagenfurt in Betrieb gesetzt werden. Die erstere Strecke enthält 2 Tunnels und eine großartige Brücke über die Drau. Die Flügelbahn soll bei Schabbs unweit Villach von der Hauptbahn abgehen. Genehmigung der Statuten Ende März 1858. Unter dem 23. Aug. 1858 hat das Centralcomité der kärnthnerischen Eisenbahn ein Circular erlassen, durch welches, da die österr. Staatsregierung bei den dermaligen Zeitverhältnissen keine Emission von Actien gestatten könne, den Betheiligten (meist Creditanstalten) freigestellt wird, sich ganz oder theilweise zurückzuziehen und ihre Einzahlungen von **10** Procent nebst **5** Procent Zinsen zurückzuerhalten. Als Frist für die Erklärung werden 14 Tage bestimmt; erfolgt die Erklärung nicht, so sollen die Subscribenten mit dem gezeichneten Actiencapital rechtlich verbunden bleiben und den später zu bestimmenden Moment der Emission der Actien abwarten. — Gegenwärtig ist die Gesellschaft als aufgelöst zu betrachten; die Ausführung der Bahn erfolgt durch die neue südösterreichisch-italienische Eisenbahngesellschaft (s. Anhang).

---

*65. Kiel-Eckernförde.

Project. Länge: **3**—**4** Meilen. Das bestehende Comité wurde im März 1858 von dem Ministerium für Schleswig abfällig beschieden, weil nach der Ansicht des letztern die Anlage der Bahn für die Rentabilität der südschleswigschen Bahn nachtheilig sein und besonders die Anlegung einer Bahn von Eckernförde nach Klosterkrug (bei Schleswig, Station jener Bahn) gefährden würde.

Kinzigthal-Bahn, s. Badische Staatseisenbahn.

König-Christian VIII.-Ostseebahn, siehe Altona-Kiel.

66. Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **$19\frac{1}{2}$** Meilen, wovon **$17\frac{1}{4}$** Meilen auf die Hauptbahn von Gerstungen bis Haueda und **$1\frac{7}{8}$** Meile auf die mit der Main-Weser-Bahn gemeinschaftliche Strecke von Cassel bis Guntershausen kommen. Im Betrieb sind (mit der pachtweise übernommenen, zur westphälischen Eisenbahn gehörigen preußischen Strecke von Haueda bis Warburg) etwa **$20\frac{1}{4}$** Meilen.

Die Bahn geht von **Gerstungen** — wo sie sich an die hier endigende thüringische Bahn anschließt — über Hönebach, Bebra, Rotenburg, Altmorschen, Beiseförth, Melsungen, Guxhagen, Guntershausen (wo sie sich mit der von Frankfurt a. M. kommenden Main-Weser-Bahn vereinigt) nach **Cassel**, von da über Mönchehof, Grebenstein, Hofgeismar, Hümme, Liebenau bis zur preußischen Grenze bei **Haueda**, wo — und zwar auf dem auf gemeinschaftliche Kosten erbauten, **77** Fuß hohen Viaducte über das Diemelthal — die westphälische Staatsbahn ihren Anfang nimmt. Von Hümme führt eine gegen **$2\frac{1}{4}$** Meilen lange Zweigbahn, die sogenannte Carlsbahn, im Diemelthale über Trendelburg und Helmarshausen nach **Carlshafen** an der Weser.

Projectirt wird eine Zweigbahn von Bebra über Hersfeld, Fulda, Gersfeld, durch das Rhöngebirge bis zur bayerischen Grenze in der Richtung nach Schweinfurt (sogenannte Rhönbahn, in Hessen **10** Meilen lang).

2) Beschreibung der Bahn.

Mit Ausnahme der doppelgeleisigen Strecke von Cassel bis Guntershausen, $1\frac{7}{8}$ M. lang, hat die ganze Bahn nur ein Geleise, doch ist der Unterbau für Doppelgeleise ausgeführt. Der Oberbau besteht aus doppelten T-Schienen (zum größten Theil aus Seraing in Belgien, zum kleinern aus Eschweiler-Aue), wovon ein Fuß ca. 20 Pfund wiegt. Sie ruhen in gußeisernen Schienenstühlen auf Querschwellen von Eichenholz, die **$8\frac{1}{2}$** Fuß lang, **12—14** Zoll breit und **$6\frac{1}{2}$ — 7** Zoll hoch sind. In der letztern Zeit ist eine Schienenstoßverbindung mittelst Winkellaschen angebracht worden.

Die zu überwindenden Terrain-Schwierigkeiten waren sehr bedeutend. Die größte Steigung der Hauptbahn **1** auf **100** (nur auf einer kleinen Strecke der Zweigbahn findet eine noch größere statt) kommt auf einem sehr großen Theile der Bahn vor. Diese hat bei Carlshafen an der Weser ihren tiefsten Punkt und erreicht bei Hönebach ihre größte Höhe. Von Gerstungen aus sind **8685** preußische Ruthen horizontal, **16,890** Ruthen steigend und **12,815** Ruthen fallend; das Steigen beträgt im Ganzen **1235**, das Fallen **966** Fuß. Die größten Bauten sind die **3** Tunnels bei Guxhagen, **1503** Fuß lang, bei Beiseförth, **830** Fuß lang, und bei Hönebach, **3427** Fuß lang, zu denen noch ein **698** Fuß langer Tunnel auf der Zweigbahn (zwischen Trendelburg und Wülmersen, durch den Kesselberg) kommt; ferner die Viaducte und Fuldabrücken bei Beiseförth, am Pfieffenrain und bei Guntershausen. Die letztere ist **1000** Fuß lang und besteht aus 13 Bogen.

3) Geschichte.

Die Erlaubniß zur Bildung einer Gesellschaft durch die Banquiers **Bernus du Fay**, Gebr. **Bethmann** und **Schmidt** zu Frankfurt a. M. wurde am 10. Septbr. 1844 ertheilt. Statut bestätigt am 2. October; constituirende Generalversammlung am 18. October desselben Jahres. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Splingard** am 2. Juli 1845. Partielle Eröffnungen: 1) von Carlshafen über Hümme nach Grebenstein, 30. März 1848; 2) von Cassel bis Grebenstein, 20. August dess. J.; 3) von Bebra bis Guxhagen, 18. Sept. dess. J.; 4) von Hümme bis Haueda, 15. Mai 1849; 5) von Cassel bis Guxhagen, am 29. August 1849; 6) von Bebra bis Gerstungen, 25. Sept. dess. J. Seit dem zuletzt genannten Tage ist also die Bahn vollständig

eröffnet. — Zu der Zweigbahn von Bebra nach Bayern erhielt die Gesellschaft im November 1855 vorläufige Concession.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital **8,000,000** Thlr. in Actien à **100** Thlr.

2) Anleihen: a) **2,000,000** Thaler zu **4½** Procent, contrahirt im Jahre 1849 in Folge einer der Direction von der Generalversammlung am 29. Decbr. 1848 ertheilten Ermächtigung. (Bis zum 1. April 1857 wurde diese Anleihe mit **5** Procent verzinst.)

b) **1,600,000** Thlr. zu **3½** Procent, contrahirt auf Grund einer in der Generalversammlung am 29. Decbr. 1852 ertheilten Ermächtigung. Hiervon ist der Betrag von **1** Mill. Thlr. als Antheil an den Baukosten der Strecke Cassel-Guntershausen an den Staat bezahlt und der Betrag von **600,000** Thlr. als Unterpfand für ein unverzinsliches Darlehn der Staatsregierung im Betrage von **500,000** Thlr. deponirt worden. Auf dieses Darlehn werden von 1852 an jährlich **25,000** Thaler zurückgezahlt, so daß die Schuld Ende 1857 noch **350,000** Thlr. betrug. Der Bauaufwand betrug bis Ende 1857: **11,402,721** Thlr. oder pr. Meile **584,755** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Nach Ablauf von 30 Jahren hat die Regierung das Recht, nach vorhergegangener einjähriger Ankündigung die Bahn mit allem Zubehör für den 25fachen Betrag derjenigen jährlichen Dividende, welche die Actionaire im Durchschnitt der letzten 5 Jahre erhalten haben, käuflich an sich zu bringen.

Sobald der Reinertrag eines Jahres mehr als **6** Procent beträgt, wird ein Drittel des Mehrbetrags zur Bildung eines Amortisationsfonds in der Art verwandt, daß daraus Actien nach dem Tagescurse angekauft werden und in das Eigenthum der Staatsverwaltung übergehen.

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Cassel. An ihrer Spitze steht eine Direction von 7 Mitgliedern, von denen 3 von der Regierung, 4 nebst 4 Stellvertretern von dem Verwaltungsrathe gewählt werden. Der letztere besteht aus 12 Mitgliedern, nämlich den 3 von der Regierung bestellten Directionsmitgliedern und 9 andern, welche von

der Generalversammlung der Actionaire gewählt werden. Den Vorsitzenden der Direction bestimmt die Regierung aus den von ihr ernannten Mitgliedern.

An den Generalversammlungen können nur solche Actionaire Theil nehmen, welche mindestens **5** Actien besitzen; **5—10** Actien geben eine Stimme, je **10** Actien darüber eine Stimme mehr, doch kann kein Actionair mehr als 10 Stimmen führen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme f. Pers. Thlr.	f. Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1849	280051	435483	77446	46847	. . . .	124293*)	144328	. . .
1850	323288	815052	128227	76490	9283	214000	208003	5997
1851	344462	976536	147517	105413	17395	270326	235508	34818
1852	360421	1635894	174000	184685	13494	372179	236869	135310
1853	338203	2213983	183367	245357	6513	435237	256530	178707
1854	326243	3005749	194436	322282	10427	527145	293609	233536
1855	291071	3177112	202647	364365	9728	576740	335046	241694
1856	312329	3751971	228471	427546	6601	662617	390519	272098
1857	325431	4339907	249981	511142	7457	768580	395984	372596

Demnach betrug die Betriebsausgabe 1849: **116$\frac{1}{8}$**, 1850: **97$\frac{1}{5}$**, 1851: **87$\frac{1}{8}$**, 1852: **64**, 1853: fast **59**, 1854: **55$\frac{7}{10}$**, 1855: **58**, 1856: **58$\frac{9}{10}$**, 1857: **51$\frac{1}{2}$** Procent der Brutto-Einnahme.

8) Rentabilität.

Bis zum Schlusse desjenigen Jahres, in welchem die ganze Bahn in Betrieb gesetzt wurde, fand statutenmäßig eine Verzinsung der Actien mit **4** Procent statt, dann aber trat eine Vertheilung einer Dividende an ihre Stelle. Für das Jahr 1852 wurde (zum ersten Mal) eine Dividende im Betrage von **17** Sgr. pr. Actie oder $\frac{17}{30}$ Procent vertheilt, für 1853: $\frac{5}{8}$, für 1854 und 1855: jedesmal **1$\frac{7}{30}$**, für 1856: **1$\frac{1}{2}$**, für 1857: **2$\frac{2}{3}$**, im Durchschnitt jährlich fast **1$\frac{1}{3}$** Procent.

---

*) *incl.* 16,816 Thlr. für Regie-Transporte.

9) **Reservefonds.**

Statutenmäßig sollen dem Reservefonds jährlich mindestens **5000** Thlr. gutgeschrieben werden, dann aber, wenn der jährliche Reinertrag **4½** Procent oder mehr beträgt, soll jährlich ¼ Procent des Actiencapitals zu diesem Zwecke verwendet werden; doch soll sich der Bestand des Reservefonds nicht höher als auf **5** Procent des Actiencapitals belaufen. Am Schlusse des Jahres 1851 betrug der Reservefonds an vorhandenen Werthen (Oberbau-Materialien) **10,000** Thlr. Hierzu kamen für 1852: **5000** Thlr. Bestand Ende 1856: (incl. **6000** Thlr. Zuschuß) **28,505** Thlr. baar und **10,000** Thlr. in Oberbau-Materialien; Ende 1857: **29,708** Thlr. baar und **10,000** Thlr. in Vorräthen. Nach dem Antrag der Direction und dem Beschluß der Generalversammlung am 29. Mai 1858 (der noch der Genehmigung der Regierung bedarf) soll künftig dem Reservefonds jährlich ½ Procent des Anlagecapitals zugeschrieben werden, sobald der Reinertrag **4½** Procent erreicht, jedenfalls aber als Minimum **30,000** Thlr. zurückgelegt werden, doch darf sich der Betrag des Reservefonds nicht höher als auf **5** Procent des Anlagecapitals belaufen. Dieselbe Generalversammlung beschloß aber, es für 1857 noch bei dem bisherigen Zuschuß von **5000** Thlr. zu lassen.

10) **Betriebsmaterial.**

Ende 1857 waren vorhanden:

30 Locomotiven (4 von Stephenson in Newcastle, 4 von Norris in Philadelphia, 10 von Keßler in Carlsruhe, 12 von Henschel und Sohn in Cassel; sämmtliche Maschinen sind mit Stephenson'scher Expansion versehen und gekuppelt; 20 haben 6, die übrigen 10 haben 8 Räder);
21 Tender;
56 Personenwagen mit 2520 Plätzen;
301 Güter- und andere Wagen (incl. 21 Kieswagen) für 27,680 Ctr.

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

Lahn-Bahn, s. Nassauische Rhein- und Lahn-Bahn.

---

*67. Leine-Deister-Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: $5\frac{1}{10}$ Meilen. Die Bahn soll von **Hannover** über Linden, Bredenbeck, Wennigsen, Barsinghausen bis zu der von Hohenbostel nach Winnighausen laufenden Kohlenstraße, später eventuell bis Bantorf bei Bad Nenndorf geführt werden.

2) Geschichte.

Prospect vom 10. Mai 1856. Die hannoversche Regierung hat vorläufige Concession ertheilt und die Statuten genehmigt.

3) Anlagecapital.

1,350,000 Thlr. in Actien à **100** Thlr.

---

68. Leipzig-Dresden (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **$15\frac{1}{2}$** Meilen (ohne das gleichfalls der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gehörige Stück der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn von Leipzig bis zur preußischen Grenze, $1\frac{1}{2}$ Meile lang, dessen Betrieb die Magdeburger Gesellschaft besorgt) *). Die Bahn geht von **Leipzig** über Borsdorf, Machern, Wurzen, Luppe-Dahlen, Zschöllau bei Oschatz, Riesa (wo rechts die Chemnitz-Riesaer Staats-Eisenbahn einmündet), Röderau (wo links die Berlin-Anhaltische Bahn einmündet), Pristewitz (unweit Großenhain), Niederau, Kötschenbroda nach **Dresden**.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat in ihrer ganzen Ausdehnung doppeltes Geleise. Auf dem größten Theile der Bahn liegen breitbasige Vignoles-Schienen,

*) Die letztere hat die erwähnte Bahnstrecke für ein Bauschquantum von 298,193 Thlr. gebaut und gewährt der Leipziger Gesellschaft 50 Procent der antheiligen Brutto-Einnahme als Pachtgeld.

pr. Fuß $17\frac{1}{2}$—$18\frac{3}{10}$ Pfund schwer, durch Hakennägel auf Querschwellen von Eichen- und Kiefernholz befestigt. Anfänglich war auf der ersten Section zwischen Leipzig und Wurzen ein gemischtes System angewandt worden: auf $\frac{2}{3}$ der gedachten Strecke, nämlich auf allen Dämmen, Holzbahn oder amerikanischer Oberbau, bestehend aus gewalzten Plattschienen, pr. engl. Fuß $8\frac{1}{3}$ Pfd. schwer, auf eichenen Langschwellen, die ihrerseits auf eichenen Querschwellen lagen, und auf dem übrigen Theil massiver Oberbau, gewalzte Kantenschienen, pr. Fuß 15 Pfd. schwer, auf gußeisernen Stühlen und kiefernen Querschwellen. Doch zeigte sich die Holzbahn bald als so unzweckmäßig, daß sie 1842—43 beseitigt werden mußte.

Die ganze Bahn besteht aus **3173** Dresd. Ellen Brücken, **27,049** Ellen Planie im Niveau des anliegenden Terrains, **116,207** Ellen Dämme von **1**—**$19\frac{1}{5}$** Ellen Höhe, **56,369** Ellen Einschnitte von **1**—**28** Ellen Tiefe. Horizontal sind nur **63,011** Ellen, die übrigen **139,787** Ellen steigend (ca. **75,000** E.) und fallend (ca. **65,000** E.), und darunter **57,000** Ellen im angenommenen Maximum der Steigung von **1** auf **200**. Von Leipzig aus beträgt die Steigung im Ganzen **$516\frac{1}{2}$**, das Fallen **$474\frac{3}{4}$** preuß. Fuß. **33** gerade Linien (zusammen über 146,200 Ellen lang), deren längste **13,700** Ellen lang ist, wechseln mit Curven (zusammen über 55,800 Ellen), deren kleinster Krümmungshalbmesser **700** Ellen beträgt. Die Bahn durchschneidet fast **4000** verschiedene Feldparcellen; es mußten **7**—**800** Acker Landes von mehr als 1500 Grundbesitzern gekauft werden. Die beim Bau bewegte Erdmasse beträgt über **21** Millionen Cubikellen oder etwa **150** Mill. Centner. Der Oberbau für beide Geleise erforderte über 250,000 Centner Eisen und etwa 400,000 Stück **4** Ellen lange Holzschwellen. Die Bahn durchschneidet die königlichen Chausseen auf 11 Punkten (1 Mal unter, 6 Mal über denselben und 4 Mal im Niveau) und 174 Communicationswege (21 Mal unter, 59 Mal über denselben und 94 Mal im Niveau).

Die Kunstarbeiten bestehen in 98 Brücken und 289 Durchlässen. Von den **10** größeren Brücken (über 30 Fuß Weite) sind die bedeutendsten: 1) die Muldenbrücke bei Wurzen, **677** Ellen lang; 2) die Elbbrücke bei Riesa, **604** Ellen lang, 11 Pfeiler; 3) der Viaduct bei Röderau, **1150** Ellen lang, 64 Pfeiler. (Der Viaduct bei Oschatz, **717** Ellen lang, 26 Pfeiler, wurde im Jahre 1847—48 seiner großen Unterhaltungskosten wegen in einen Damm verwandelt.)

Außerdem kommt bei Oberau ein Tunnel vor — der erste in Deutschland ausgeführte — welcher **904** Ellen lang, **10**$\frac{5}{6}$ Ellen hoch und im Maximum **13**$\frac{1}{6}$ Ellen breit ist.

3) Geschichte.

Bildung eines Comités in Leipzig am 3. April 1834. Durch Ministerialdecret vom 6. Mai 1835 wurde die Erbauung der Eisenbahn und der Entwurf der Statuten genehmigt. Das zur Actienzeichnung einladende Programm ist vom 12. Mai 1835 datirt; die Actienzeichnung selbst begann am 14. Mai dess. J. Erste constituirende Generalversammlung am 5. Juni 1835. Wahl des Directoriums durch den Ausschuß 10. Juni dess. J. Erlaß eines Expropriationsgesetzes 3. Juli 1835. Ober-Ingenieur **Kunz** begann seine Wirksamkeit 1. Nov. dess. J. Erster Spatenstich bei dem Dorfe Machern 29. Febr. 1836. Der Bahntract im Allgemeinen ward von der Regierung definitiv genehmigt am 25. April dess. J. Annahme des Statuts durch die zweite Generalversammlung 15. Juni dess. J. Bestätigung der Statuten am 20. März 1837. Erste Probefahrt von Leipzig bis Althen (1 Meile weit) am 24. April dess. J. Verlängerung der Fahrten bis an den Gerichshainer Damm 12. Novbr. dess. J.; über denselben bis Machern am 11. Mai 1838. Von da an wurden folgende Strecken eröffnet: am 19. Juli 1838 von Dresden bis zur Weintraube; am 31. Jul. dess. J. von Machern bis Wurzen; am 16. Septbr. dess. J. von Wurzen bis Dahlen und von der Weintraube bis Oberau; am 3. Novbr. von Dahlen bis Oschatz; am 21. Novbr. bis an die Elbbrücke bei Riesa. Am 7. und 8. April 1839 wurde endlich die letzte Strecke von Riesa bis Oberau (durch den Tunnel) und mit ihr die ganze Bahn eröffnet. Schon am 1. Octbr. 1840 fand die Eröffnung des zweiten Geleises statt. — Auf die Verlängerungen nach Schlesien, Bayern und Böhmen hat die Gesellschaft schon am 15. Juni 1836 verzichtet. Im J. 1844 kam die Ausführung der sächsisch-böhmischen Bahn durch die Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Gesellschaft nochmals in Frage; doch lehnte die letztere in der außerordentlichen Generalversammlung am 30. Juli 1844 die Ausführung unter den von der Regierung gestellten Bedingungen und unter Beihülfe derselben ab. Die Generalversammlung am 18. März 1845 ermächtigte zwar das Directorium zum Abschluß eines neuen Uebereinkommens mit der Regierung über diesen Bau unter bestimmten Bedingungen, ohne daß jedoch von der Regierung darauf einge-

gangen wurde. Die Berechtigung zur Ausführung der Riesa-Jüterbogker Anschlußbahn wurde 1848 aufgegeben. Die von der Regierung beantragte Abtretung der Eisenbahn an den Staat (gegen 200 Thlr. pr. Actie in 4 procentigen Staatspapieren) wurde in der außerordentlichen Generalversammlung am 14. Dec. 1856 mit 4083 gegen 45 Stimmen abgelehnt.

4) **Anlagecapital.**

1) Actiencapital: **5,000,000** Thlr. in Actien zu **100** Thlr. (Das anfängliche Actiencapital betrug nur 1,500,000 Thlr., wurde aber durch Beschluß des Directoriums und Ausschusses, mit Genehmigung der Staatsregierung vom 10. Juni 1837, nach der Bekanntmachung vom 20. Juni dess. J. auf 4,500,000 Thlr. vermehrt. Eine fernere Vermehrung um 500,000 Thlr. durch Emission von 5000 neuen Actien fand 1848 statt; die neuen Actien sind vom 1. Octbr. dess. J. an mit den alten in gleiche Rechte eingetreten.)

2) Anleihen: **3,500,000** Thlr.; nämlich a) **500,000** Thlr. in unverzinslichen Eisenbahn-Cassenscheinen à **1** Thlr.; b) **1,500,000** Thlr. in Partial-Obligationen à **100** und **50** Thlr. (Die anfängliche Anleihe vom 1. Dec. 1839 im Betrag von 1 Mill. Thlr. zur Anlegung des zweiten Geleises und der preußischen Anschlußstrecke wurde im J. 1841 um 500,000 Thlr. vermehrt. Die ganze nunmehrige Anleihe von 1,500,000 Thlr. trägt 3½ Procent Zinsen, zahlbar am 1. Juni und 1. Dec.; zur Amortisation dient ein Tilgungsfonds von ½ Proc. nebst den ersparten Zinsen in der Weise, daß jede ausgelooste Obligation bei der Rückzahlung am 1. Dec. eine mit jedem Jahre von 1840 an um 1 Procent steigende Prämie erhält und die Tilgung in 83 Jahren beendigt ist.) c) **1,500,000** Thlr. in Schuldscheinen von **100** Thlr., welche mit 4 Procent verzinst werden. Datum der Anleihe 1. Decbr. 1854; Zinstermine 1. Juni und 1. Dec. Tilgungsfonds: 2 Proc. nebst den ersparten Zinsen von 1854 an. Die Tilgung wird am 1. Decbr. 1882 beendigt sein.

Das gesammte Anlagecapital beträgt demnach **8½** Millionen Thlr. oder pr. Meile **500,000** Thlr.

5) **Verhältniß zum Staate.**

Die Eisenbahn ist alleiniges und unwiderrufliches Eigenthum der Gesellschaft, welcher mit Ausschluß aller gleichartigen Unternehmungen

einer directen Verbindung zwischen Leipzig und Dresden die Erbauung einer Eisenbahn zwischen diesen Städten und nach Befinden deren Verlängerung bis an die Landesgränze gestattet ist. Die Gesellschaft übernimmt alle Gegenstände der Reitpost, also Briefe und Zeitungen, zum unentgeltlichen Transport. Das Vorrecht der Post, Briefe, Packete und Geldsendungen bis mit 20 Pfd. ausschließend zu befördern, bleibt ungeschmälert. Für die Fahrpostsendungen — welche die Gesellschaft in besonderen von ihr zu haltenden Wagen befördert — zahlt die Postbehörde den jedesmaligen Frachtpreis, aber mit einer Ermäßigung von 25 Procent. Als Aequivalent für den durch die Personenbeförderung entstandenen Ausfall in den Staatseinkünften des Postregals zahlt die Gesellschaft in den ersten 3 Jahren nach Eröffnung der Bahn **10,000** Thlr. jährlich, später **12,000** Thlr., wenn die Rente der Actien jährlich **4½** Proc. beträgt, und **15,000** Thlr., wenn sie bis auf **5** Proc. steigt.

6) Verfassung.

Alljährlich — spätestens 3 Monate nach Ablauf des Rechnungsjahres — findet eine Generalversammlung statt. In derselben hat jede Actie **1** Stimme; auf **2—5** Actien kommen 2, auf **6—10** Actien 3, auf **11—20** Actien 4, auf **21—50** Actien 5, auf **51—75** Actien 6, auf **76—100** Actien 7, auf **101—150** Actien 8, auf **151** oder mehr Actien 10 Stimmen.

Die Vertretung der Compagnie dem Directorium gegenüber erfolgt durch einen Ausschuß von 30 Actionairen, von denen 20 von der Generalversammlung, 10 vom Ausschusse selbst (auf 5 Jahre) gewählt werden.

Die Leitung der Angelegenheiten der Compagnie geschieht durch ein Directorium, das vom Ausschusse gewählt wird. Dasselbe besteht aus 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern derselben und hat seinen Sitz in Leipzig.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter *) Centner	Einnahme f. Personen **) Thlr.	Einnahme f. Güter Thlr.	Einnahme außerdem Thlr.	Einnahme zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgaben Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1837	145674	....	24173	....	...	...	...	....
1838	365883	....	77002	....	...			
1839	411531	3850223	291305	84632	7926	466652	319255	147396½
1840	405135	6885669	303740	141849	36889	482478	248231	234247
1841	386378	9098506	314899	165942	38496	519337	253630½	265707
1842	382284	11680938	322472	191278	38686	552435	258659	293776
1843	401415	11684622	338463	201365	64199	604027	290247½	313780
1844	427187	11657787	354002	201835½	55463	611300	292911	320413
1845	455746	12768913	362291	215269	45711½	623272	317118	306154
1846	488610	15337543	379469	242215	51874	673559	356218	317341
1847	490863	17177392	382313	279450	86591	748354	401972	346382
1848	477428	15240413	337279½	254138	72912	664330	397228	267102
1849	521005	20632635	390161	332602	69955	792718	388139	404579½
1850	572911	23395104	443817	365750	69154	878722	426838	451883½
1851	601788	27813254	480001	420931	103123	1004055	481387	522667
1852	615303	36904601	512117	548350	111990½	1172458	594656	577802
1853	636372	44040082	537483	654881½	118939	1311304	686743	624561
1854	630504	55884296	527792	790027	107776	1425595	720080	705516
1855	633644	68190235	540795½	899680	166386	1606862	661325	945537
1856	701435	88433103	613000	1104318	168367	1885685	705638	1180047
1857	790805	122437561	691630	1381092	169477	2242199	961056	1281143

Unter der dritten Rubrik der Einnahme ist auch die von der Magdeburger Bahnstrecke mit inbegriffen. Dieselbe betrug für 1840: **9440**, 1841: **20,815**, 1842: **26,157**, 1843: **35,473**, 1844: **33,190**, 1845: **32,403**, 1846: **37,830**, 1847: **49,997½**, 1848: **40,520**, 1849: **37,709**, 1850: **45,709**, 1851: **57,673**, 1852: **70,858**, 1853: **66,780**, 1854: **74,778**, 1855: **78,801½**, 1856: **81,430**, 1857: ungef. **80,072½** Thlr. Die Einnahme aus dem directen Personenverkehr zwischen Berlin und Leipzig-Dresden, sowie mit den Nach-

*) Nicht das wirklich transportirte Quantum, sondern auf eine Meile reducirt. Das erstere betrug 1840: 689,026, 1843: 1,039,599, 1846: 1,384,731, 1849: 1,759,180, 1851: 3,054,595, 1852: 3,927,738, 1853: 4,810,312, 1854: 6,387,955, 1855: 7,857,681, 1856: 9,293,965, 1857: 12,258,810 Ctr.

**) Ohne Gepäck.

bar bahnen betrug 1848: **5182** Thlr., 1849: **29,373** Thlr. (für 31,761 Personen), 1850: **35,817** Thlr. (für 40,667 Personen), 1851: **48,062** Thlr. (für 53,154 Personen), 1852: **52,652** Thlr. (für 57,547 Personen), 1853: **62,490** Thlr. (für 57,583 Pers.), 1854: **205,564** Thlr. (für 184,629 Personen), 1855: **218,619½** Thlr. (für 190,126 Personen), 1856: **263,025** Thlr. (für 226,728 Personen), 1857: **305,826** Thlr. (für 253,218 Personen).

Die Einnahme von der Wagenbauanstalt betrug 1842: **6705½**, 1843: **16,681**, 1844: **11,912½**, 1845: **5771**, 1846: **7409**, 1847: **28,238**, 1848: **24,926**, 1849: **13,892**, 1850: **7275**, 1851: **16,270**, 1852: **8894**, 1853: **20,073½**, 1854: **10,650**, 1855: **9938**, 1856: **15,751**, 1857: **9529** Thlr.

Der Ueberschuß wurde verwendet, wie folgt:

Jahr	Zinsen u. Dividende der Actien Thlr.	Anleihezinsen u. Amortis. Thlr.	Postentschädigung Thlr.	Reservefonds Thlr.	Betriebsmittel 2c. Thlr.	Antheil des Bevollmächtigten Thlr.	Beitrag zur Unterstützungscasse Thlr.	Uebertrag auf d. nächste Jahr Thlr.
1839	135000	. . . .	10000	. . .	. . .	. . .	. . . .	12396
1840	180000	43317	10000	. . .	. . .	. . .	. . . .	930
1841 *)	180000	55433	10000	. . .	14128	. . .	. . . .	1646
1842**)	198750	60000	15000	8884	16787	. . .	. . . .	. . . .
1843	225000	60000	15000	11756	. . .	. . .	. . . .	2024
1844	225000	60000	15000	13082½	. . .	523	. . . .	6807
1845	225000	60000	15000	11592	. . .	464	. . . .	905
1846	225000	60000	15000	12649	. . .	506	. . . .	5091
1847	247500	60000	15000	19295	. . .	772	. . . .	8906
1848	180000	60000	10000	3420	. . .	137	. . . .	22452
1849	300000	60000	15000	26916	. . .	1027	945	23143
1850	350000	60000	15000	36377	. . .	1405	3000	9245
1851	400000	60000	15000	49533	. . .	1981	3000	2398
1852	450000	60000	15000	50186	. . .	2013	3000	. . . .
1853	475000	60000	15000	69912	. . .	2148	2500	. . . .
1854	525000	67500	15000	84603	. . .	2442	5000	5970
1855	650000	150000	15000	84008½	32099†)	3072	5000	12328
1856	950000	150000	15000	. . .	67550†)	4825	5000	. . . .
1857	1050000	150000	15000	. . .	56563†)	4581	5000	. . . .

*) Außerdem 4500 Thlr. Antheil der Directoren.
**) Außerdem 1000 Thlr. Gewerbesteuer.
†) Dem Baufonds überwiesen.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1838—39: **$68\frac{2}{5}$**, 1840: **$51\frac{1}{2}$**, 1841: **$48\frac{4}{5}$**, 1842: **$46\frac{4}{5}$**, 1843: **48**, 1844: fast **48**, 1845: **$50\frac{9}{10}$**, 1846: fast **53**, 1847: **$53\frac{3}{4}$**, 1848: fast **56**, 1849: **49**, 1850: **$48\frac{1}{2}$**, 1851: **48**, 1852: **$50\frac{3}{4}$**, 1853: **$52\frac{1}{3}$**, 1854: **$50\frac{1}{2}$**, 1855: **41**, 1856: **$37\frac{2}{5}$**, 1857: **$42\frac{7}{8}$** Procent.

8) Rentabilität.

Die Actien werden mit **4** Procent jährlich (zahlbar am 1. April und 1. October) verzinst. Die Bezahlung einer etwaigen Extradividende geschieht vom 1. April an. Den Actien sind außer den Zinscoupons besondere Dividendenscheine beigegeben.

An Zinsen und Dividende zusammen warfen die Actien ab: 1839—1841: je **4** Procent; 1842: **$4\frac{5}{12}$**; 1843—1846: jedes Mal **5**; 1847: **$5\frac{1}{2}$**, 1848: **4**; 1849: **6**; 1850: **7**; 1851: **8**; 1852: **9**; 1853: **$9\frac{1}{2}$**; 1854: **$10\frac{1}{2}$**; 1855: **13**; 1856: **19**; 1857: **21** Procent, durchschnittlich also jährlich **$8\frac{1}{19}$** Procent *).

9) Reservefonds.

Von dem nach Abzug der Actien- und Anleihezinsen, sowie der sämmtlichen Unkosten verbleibenden jährlichen reinen Gewinn wurden bis zum J. 1855 **20** Proc. zu einem Reservefonds zur Sicherstellung der Zinsen und Deckung unvorhergesehener Ausfälle zurückgelegt. Nachdem derselbe im J. 1856 mit dem Zuschusse für 1855 die Höhe von **500,000** Thlr. erreicht hatte, wurde am 19. März 1856 beschlossen, bis auf Weiteres fernere Zuflüsse zu sistiren.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

41 dienstfähige Locomotiven (darunter sind 22 von Borsig in Berlin, 4 von Rothwell, 3 von Kirtley, 3 von Hawthorn, 6 von Hartmann in Chemnitz, 1 von Stephenson in Newcastle, 1 von der Société du Renard in Brüssel, 1 von der Maschinenbau-Compagnie in Chemnitz); 36 Tender auf 6 Rädern;

---

*) Die auf die sächsische Strecke der Magdeburger Bahn verwandte Summe verzinste sich 1841 mit 7, 1842 mit $8\frac{3}{4}$, 1843 mit 12, 1844 und 1845 mit 11, 1846 mit 13, 1847 mit $16\frac{3}{4}$, 1848 mit $13\frac{3}{5}$, 1849 mit 13, 1850 mit $15\frac{1}{3}$, 1851 mit 19, 1852 mit $23\frac{3}{4}$, 1853 mit $22\frac{2}{5}$, 1854 mit $25\frac{1}{10}$, 1855 mit $26\frac{1}{2}$, 1856 mit $27\frac{1}{3}$, 1857 mit $26\frac{5}{6}$ Procent.

110 Personenwagen mit 4096 Plätzen;
829 Packwagen zu 105,420 Centner Ladung.

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

*69. Leipzig-Frankfurt a. O.

Project. Die Bahn soll über Eilenburg, Torgau, Herzberg, Luckau, Lübben und Beeskow gehen. Länge: **26** Meilen. Die Genehmigung der preußischen Regierung wurde bisher noch nicht ertheilt.

---

70. Löbau-Zittau
(Privatbahn unter Staatsverwaltung).

---

1) **Länge und Bahnlinie.**

Die Bahn ist eine Zweigbahn der sächsisch-schlesischen Staatseisenbahn (ihr Bahnhof liegt unmittelbar neben dem Bahnhofe der gedachten Bahn bei **Löbau,** aber $1\frac{1}{2}$ Elle höher) und trennt sich von derselben erst, nachdem beide parallel unter der Löbau-Weißenburger Chaussee dahingelaufen sind. Sie geht über Nieder-Cunnersdorf, Herrnhut, Nieder- und Ober-Ruppersdorf, Ober-Oderwitz (Anhaltepunkt) und mündet bei **Zittau** vor dem Bautzener Thore. Die Länge der Bahn beträgt **60,275** Dresdner Ellen oder **$4\frac{1}{2}$** Meilen. Die Zwischenstation Herrnhut ist von Löbau **26,700**, von Zittau **33,575** Ellen entfernt. Ueber die Verlängerung bis Reichenberg s. Zittau-Reichenberg. — Projectirt wird eine Zweigbahn nach den Weberdörfern der südl. Lausitz, welche die Bahn bei Herwigsdorf oder der sogenannten Scheibe verlassen und im Thal der Mandau bis Großschönau an der böhmischen Grenze, eventuell bis Warnsdorf in Böhmen laufen würde. Länge: ca. **1** Meile.

2) **Beschreibung der Bahn.**

Die Bahn steigt unausgesetzt von Löbau bis Friedensthal um **330** Fuß (der höchste Punkt liegt 890 Fuß über dem Elbnullpunkte bei

Dresden) und fällt dann wieder ununterbrochen bis Zittau fast um ebensoviel. Die stärkste Steigung ist **1** auf **90** von Nieder-Ruppersdorf bis Herrnhut auf **2350** Ellen; auf **9475** Ellen ist das Gefälle **1** auf **100**. Die längste Steigung beträgt von Löbau aus **10,500** Ellen mit **1** auf **120**; die längste Horizontale **7900** Ellen. Im Ganzen sind **20,900** Ellen steigend, **24,540** Ellen fallend, **14,835** Ellen horizontal. **22** gerade Linien (zusammen 28,459 Ellen), von denen die längste **5733** Ellen beträgt, wechseln mit **31** Curven (zusammen 31,816 Ellen), deren kleinster Krümmungshalbmesser **800** Ellen ist. Die höchsten Dämme haben **33½** Ellen Höhe, die tiefsten Einschnitte **29** Ellen Tiefe. Die gesammte bewegte Erdmasse beträgt **11,648,200** Cubikellen.

Die Kunstbauten sind sehr bedeutend. Unter ihnen sind 8 große Brücken und Viaducte: 1) über das Großschweidnitzer Thal, unweit Löbau, **36½** Ellen hoch, 7 Bogen mit **22** Ellen Spannung; 2) über das Ober-Cunnersdorfer Thal, **30** Ellen hoch, 7 Bogen von **20** bis **30** Ellen Spannung; 3) über das Petersbach-Thal bei Herrnhut, **39** Ellen hoch, 5 Bogen von **27** Ellen Spannung; 4) über das Ober-Ruppersdorfer Thal, **31½** Ellen hoch, 5 Bogen von **20** Ellen Spannung; 5) über das Dorf Ober-Oderwitz, **21** Ellen, 5 Bogen von **20** Ellen; 6) über das Mandau-Thal, oberhalb Scheibe, **25** Ellen hoch, 6 Bogen von **25—28** Ellen; 7) über dasselbe, unterhalb Scheibe, **17½** Ellen hoch, 6 Bogen von **25—28** Ellen; 8) über das Schülerthal bei Pethau, unweit Zittau, **25** Ellen hoch, 3 Bogen von **25** Ellen. Hierzu kommt eine einbogige, **30** Ellen gespannte Brücke über das Alt-Löbauer Thal; 30 Durchfahrten und Bachüberbrückungen; 6 Bahnüberbrückungen. Die Gesammtzahl der Kunstbauten beträgt 396, incl. 78 Brückenbogen.

Der Bahnkörper ist in der für ein Doppelgeleis erforderlichen Kronenbreite von **14** Dresdener Ellen hergestellt. Die Böschungen der Dämme sind **1½** fach. In den Erdeinschnitten sind von **3** zu **3** Ellen Höhe **1** Elle breite Bankets angebracht.

Das Geleis ist einfach. Die Schienen sind von der New British Iron-Compagnie in Wales geliefert, halten **18** Fuß größte Länge und wiegen pr. Yard 60—61 Pfd., also pr. Fuß über 20 Pfd. Das Oberbau-System ist ganz mit dem der sächsisch-schlesischen Staatsbahn übereinstimmend.

3) Geschichte.

Schon im Juni 1844 wurde eine vorläufige Concession ertheilt und in der Concession der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft vom 22. August dess. J. war die hier in Rede stehende Flügelbahn bereits mit inbegriffen. Die für dieselbe gebildete besondere Gesellschaft constituirte sich in ihrer ersten Generalversammlung am 18. Septbr. dess. J. Das Directorium constituirte sich am 28. Octbr. dess. J. Die Concessionirung und Bestätigung der Statuten erfolgte am 25. Juni 1845. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Rachel** am 5. Mai dess. J. Eröffnung der Bahn am 10. Juni 1848.

Der Betrieb wurde von der sächsisch-schlesischen Eisenbahngesellschaft und nach Auflösung derselben vom Staate besorgt, der ihn für immer übernommen hat.

Am 27. Juli 1853 beschloß die Gesellschaft die Anlegung einer Verlängerungs-Bahn von Zittau nach Reichenberg (3½ Meilen, wovon etwa der vierte Theil in Sachsen, drei Viertel in Böhmen) unter folgenden, bereits am 24. Juni zwischen der Regierung und der Direction vereinbarten Concessionsbedingungen, welchen ein am 24. April 1853 zwischen Sachsen und Oesterreich abgeschlossener Vertrag zum Grunde liegt.

Die österreichische Regierung garantirt für die österreich. Strecke auf 40 Jahre **4** Procent Zinsen und wird binnen 25 Jahren einen andern unmittelbaren Anschluß von Reichenberg an die sächsischen oder preußischen Bahnen weder selbst ausführen, noch gestatten. Dieselben Bedingungen stellt Sachsen und übernimmt die Auszahlung der Zinsen an die Actionaire allein unter Vorbehalt der Abrechnung mit Oesterreich. Die sächsische Regierung will den Bau durch ihre eigenen Organe ausführen lassen und den Betrieb (für 60 Procent der Brutto-Einnahme) unkündbar übernehmen. Die Concession wird auf 50 Jahre ertheilt; 3 Jahre nach ertheilter definitiver Concession muß die Bahn vollendet sein.

Die Löbau-Zittauer Eisenbahngesellschaft beschafft das erforderliche Capital durch besondere Zittau-Reichenberger Actien, bei deren Zeichnung die bisherigen Actionaire den Vorzug haben; die Regierung behält sich vor, den etwaigen Actienrest zu übernehmen. Die Actien werden durch jährliche Ausloosung amortisirt, wozu alle Reinerträge über **4** Procent bis zum Betrage von ¾ verwandt werden. Sobald dadurch das

Actiencapital auf den vierten Theil reducirt ist, so werden von den ferneren Reinerträgen über 4 Procent sächsische Staatspapiere angekauft und die Zinsen derselben zum Amortisationsfonds geschlagen. Ist dadurch das Anlagecapital vor Ablauf der 50 Jahre erfüllt, so werden nicht allein die gesammten Netto-Erträge, sondern auch die ferneren Zinsen des Amortisationsfonds an die Actionaire pro rata vertheilt. Beim Erlöschen der Concession werden ihnen die gesammten Bestände jenes Fonds ausgezahlt. Ist das Anlagecapital sammt Zinsen nach 50 Jahren noch nicht vollständig eingebracht, so wird der Gesellschaft die Benutzung der Bahn auf so lange überlassen, bis der Ersatz des Capitals sammt Zinsen erfolgt ist.

Gleichzeitig genehmigte die Gesellschaft die gänzliche Ueberlassung des Betriebs ihrer Bahn an den Staat für immer.

4) Anlagecapital.

Das Actiencapital beträgt 2 Mill. Thlr. in Actien à 100 Thlr. und ist zum vierten Theile vom Staate übernommen worden. Im Jahre 1846 zeigte sich, daß dasselbe nicht ausreichend sei. Daher wurde im Jahre 1847 eine Prioritätsanleihe von 500,000 Thlr. in Actien à 25 Thlr. aufgenommen (Statutennachtrag vom 22. Septbr., bestätigt am 7. Oct. dess. J.); auch von dieser übernahm der Staat den vierten Theil. Bis nach Vollendung der Bahn sollten diese Prioritätsactien Lit. B. mit 5 Procent verzinst werden, nachher aber resp. 4, 4½ und 5 Procent Zinsen tragen, wenn die Actionaire weniger als 3 Procent, 3 Procent oder 4 Procent Dividende erhalten sollten; erhalten diese mehr als 4 Procent Dividende, so erhalten die Inhaber jener Prioritätsactien immer 1 Procent mehr. Bis zum Jahre 1857 sind jedoch weder Dividenden noch Zinsen gezahlt worden.

Das gesammte Anlagecapital beträgt für die Bahn und ein erkauftes Braunkohlenwerk am Kummersberge bei Zittau 2,438,705 Thaler oder pr. Meile 541,934 Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Regierung hat sich das Recht vorbehalten, das Eigenthum der Bahn für den Staat zu erwerben. Doch soll dieses Recht (falls nicht schon früher eine freie Vereinigung zu Stande kommt) nicht vor Ablauf

des 25. Betriebsjahres nach Eröffnung der ganzen Bahn geltend gemacht werden. Bei Bestimmung der den Actionairen zu zahlenden Entschädigung wird der denselben im Durchschnitt der letzten 10 Jahre vor Abschluß des Kaufgeschäfts zu Theil gewordene Dividendengenuß unter Ausscheidung der höchsten und niedrigsten Dividende zu Grunde gelegt; beträgt die so ermittelte Durchschnittsdividende 4 Procent oder weniger, so erhalten die Actionaire den vollen Nennwerth der Actien vergütet, beträgt sie aber mehr als 4 Proc., so werden die Actionaire für diesen Mehrbetrag entweder durch Fortgewährung einer entsprechenden Rente oder durch Capitalisirung derselben zum 25fachen Betrage besonders entschädigt. Uebrigens liegt es in der Wahl der Regierung, ob sie den Ankauf der Bahn auf einmal bewirken, oder nach und nach mittelst successiver Ausloosung der Actien realisiren will. Die Gesellschaft ist der Gewerbsteuer unterworfen, aber von derselben in den ersten drei Jahren nach der Eröffnung befreit. Für den Ausfall in den Einkünften des Postregals zahlt die Gesellschaft für jede Postmeile in den ersten drei Jahren nach Eröffnung der Bahn jährlich 650 Thlr., von da ab, wenn die Dividende 4½ Procent erreicht, 780 Thaler, wenn sie aber bis auf 5 Procent und höher ansteigt, 1000 Thaler. Außerdem zahlt die Gesellschaft für die Entschädigung der Stationsinhaber der Postadministration ein für allemal 2000 Thlr. Alle Gegenstände der Reit- und Eilpost, sowie die Zeitungen, befördert die Gesellschaft unentgeltlich; auch behält die Postanstalt das ausschließliche Vorrecht, Briefe, Packete und Geldsendungen bis zu 20 Pfd. zu befördern.

6) **Verfassung.**

Die Gesellschaft hat ihren Wohnsitz in Zittau. An ihrer Spitze steht ein Directorium von 3 und ein Ausschuß von 18 Mitgliedern. In den Generalversammlungen sind alle Actionaire stimmberechtigt; auf 1—5 Actien kommt eine Stimme, 6—10 Actien geben 2, 11—20 Actien 3, 21—30 Actien 4, 31—40 Actien 5, 41—50 Actien 6, 51—75 Actien 7, 76—100 Actien 8, 101—150 Actien 9 Stimmen; wer als Privatactionair 151 oder mehr Actien hat, hat 10 Stimmen, der Bevollmächtigte des Staats aber vertritt ein Fünftel sämmtlicher Stimmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme			Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme	Deficit
			f. Pers.	f. Güter	zusammen			
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1848*)	90412	117783	...	...	23542	39164	...	15622
1849	141796½	295545	25288½	19141⅓	44430	56973	...	12543
1850	144416⅓	401894	26367	23897	50264½	51322	...	1057
1851	146162⅓	503896	26730	27492	54223	47172	7051	...
1852	144938⅓	679748	26688	33317	60005	56972	3033	...
1853	113262⅓	656743	27468	32973	60441	47289	13152	...
1854	111273	767615	27563	35279	63208	55210	7998	...
1855	115264	867402	28594	38356	67358	53950	13407	...
1856	122447	1256210	30559	49961	82136	61370	20765	...
1857	139243	1364262	34470	55165	92908	67655	25253	...

Demnach betrug die Betriebs-Ausgabe im Jahre 1848: **166**, 1849: **129**, 1850: **102**, 1851: **87**, 1852: **95**, 1853: **78⅕**, 1854: **87 3/10**, 1855: **80 1/10**, 1856: **74¾**, 1857: **72⅘** Procent der Brutto-Einnahme.

8) Rentabilität.

Eine Zahlung von Dividenden hat bis vor Kurzem, da der Betrieb in den ersten Jahren nicht einmal die Kosten deckte, nicht stattfinden können. Für das 2. Halbjahr 1856 erhielten die Actien Lit. B. **1** Procent Dividende (Coupon Nr. 19). Eine gleiche Dividende ist nach Beschluß der Generalversammlung am 25. Juni 1858 den Actien Lit. B. für das Jahr 1857 gezahlt worden (Coupon 20 u. 21). Wirklich rentabel kann der Betrieb jedenfalls erst dann werden, wenn die Fortsetzung nach Reichenberg hergestellt ist.

9) Reservefonds.

Von dem nach Gewährung einer Jahresdividende von **4** Procent für das gesammte Actiencapital sich ergebenden Reinertrage ist die Hälfte bis zum Betrage eines halben Procents des Anlagecapitals (welcher Betrag jedoch durch Beschluß des Directoriums und Ausschusses mit Zustimmung der Regierung bis auf **1** Procent erhöht werden kann) zur

*) Vom 10. Juni bis 31. December.

Ansammlung eines Reservefonds zurückzulegen. Der Bestand desselben soll jedoch nicht über 5 Procent des Anlagecapitals betragen.

Bis jetzt ist die Bildung eines Reservefonds noch nicht möglich gewesen.

10) **Betriebsmaterial.**

4 Locomotiven von der Société Cockerill in Seraing;
3 Tender;
14 Personenwagen, worunter 10 dritter Classe;
2 Post- und Gepäckwagen;
5 Packwagen;
10 Lowries;
28 Arbeits- und Oberbahnwärter-Lowries.

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

71. Lombardisch-venetianische Eisenbahn (Privatbahn).

Am 7. März 1856 erhielt ein Consortium, bestehend aus Fürst **Joh. Adolf v. Schwarzenberg**, Graf **Franz Zichy** und Baron **A. S. v. Rothschild** als Repräsentanten der Creditanstalt in Wien; Herzog v. **Galliera** in Bologna, Herzog v. **Melzi** in Mailand, **Rothschild**, **Blount** und **Paulin Talabot** in Paris; **Rothschild** und **S.**, **Samuel Laing** und **Math. Uzielli** in London, auf 90 Jahre Concession für alle lombardisch-venetianischen Bahnen, die von Verona nach Botzen ausgenommen, sowie für die italienische Centralbahn. Das Actiencapital beträgt **156,250,000** Francs in 312,500 Actien à **500** Francs. Gleichzeitig emittirt die Gesellschaft 156,250 Obligationen à **500** Francs (ausgegeben zu dem Curse von **275** Francs, von denen **70** Francs sofort, je **70** Francs am 1. Januar und 1. Juli 1857 und **65** Francs am 1. Jan. 1858 einzuzahlen), mit **15** Frcs. jährlichen Zinsen, welche von der österreichischen Regierung garantirt werden. Dies giebt einen Zinsfuß von $5\frac{5}{11}$ Procent. (Nach Beschluß der Generalversammlung am 17. Mai 1858 sollen weitere 43,750 Obligationen Lit. A., mit den bisherigen gleichlautend, ausgegeben werden.) — Der Sitz der Gesellschaft ist in Wien. —

Das concessionirte Bahnsystem zerfällt in zwei Abtheilungen, deren jede eine gesonderte Verwaltung erhalten hat. 1) Die lombardisch-venetianische Abtheilung umfaßt a) die bereits vollendeten Linien (welche bereits am 1. Oct. 1856 übergeben worden sind), nebst der damals im Bau begriffenen Strecke von **Coccaglio** nach **Bergamo**, zusammen **60** Meilen lang; b) folgende in resp. 2—5 Jahren zu erbauende Strecken: von **Bergamo** nach **Monza**, von **Bergamo** nach **Lecco** am Comer See, von **Mailand** nach **Buffalora** zum Anschluß an die sardinischen Eisenbahnen (in der Richtung nach Novara), mit einer Seitenbahn von Rho nach Sesto-Calende am Lago maggiore, von **Mailand** über Lodi nach **Piacenza** mit einer Zweigbahn von Melegnano nach **Pavia**, eine Gürtelbahn um Mailand, zur Verbindung der dort mündenden Eisenbahnen, von **Mantua** nach **Borgoforte** und von **Casarsa** über Udine und Görz nach **Nabresina** an der Wien-Triester Bahn, zusammen **48** M. Für die vom Staate bereits ausgeführten Arbeiten hat die Gesellschaft binnen 5 Jahren **70** Mill. Lire (3 Lire = 1 Fl. C.-M.) zu vergüten; außerdem hat die österreichische Regierung Anspruch auf **30** Mill. Lire, welche mit der Hälfte des Mehrertrags der Bahnen über **7** Procent abzutragen sind, wenn die Gesellschaft nicht vorzieht, sich mit **20** Mill. Lire abzufinden, wovon **10** Mill. nach 6 Jahren und **10** Mill. nach 7 Jahren zahlbar. Von 1889 an kann der Staat die Bahnen gegen eine Rente von mindestens **5⅓** Procent einlösen. Zur Bestimmung derselben dient ein Durchschnitt aus den letzten 7 Jahren mit Weglassung der zwei ungünstigsten. 2) Die Abtheilung für Central-Italien besteht aus 3 Hauptabschnitten: a) von **Piacenza** über Parma, Reggio, Modena nach **Bologna** (zu vollenden in 3 Jahren, vom 1. Juli 1856 an), b) von **Bologna** nach **Pistoja** (zu vollenden in 5 Jahren); c) Zweigbahn von **Reggio** über Guastalla und Luzzara nach **Borgoforte** (zu vollenden in 6 Jahren). Länge dieser 3 Strecken: **38** Meilen. Dauer der Concession bis 1948. Von dem Zeitpunkte an, in welchem die gesammte Bahn in Betrieb gesetzt worden, garantiren die concessionirenden 5 Staaten — Oesterreich, Kirchenstaat, Toscana, Parma und Modena — als Reinertrag **6½** Mill. Lire italiane (od. Francs). Bis dahin garantirt jede Regierung **14,000** Lire für jeden auf ihrem Gebiete liegenden Kilometer. Rückkaufsrecht von 1889 an nach dem Reinertrag der 7 letzten Jahre, jedoch ohne die beiden schlechtesten; Minimum des Ertrags **6½** Mill. Lire.

Die Ende 1857 vollendeten und im Betrieb befindlichen Strecken, zusammen **456** Kilom. oder **60⅘** d. Meilen lang, sind folgende:

1) von Mailand bis Venedig (über Limito, Melzo, Cassano, Treviglio, Verdello, Bergamo, Gorlago, Grumello, Palazzolo, Coccaglio, Ospedaletto, Brescia, Rezzato, Ponte S. Marco, Lonato, Desenzano, Pozzolengo, Peschiera, Castelnuovo, Sommacampagna, Verona, S. Martino, Caldiero, S. Bonifacio, Lonigo, Montebello, Tavernelle, Vicenza, Pojana, Padua, Ponte di Brenta, Dolo, Marano und Mestre), **284** Kilom.;

2) von Mailand über Sesto S. Giovanni, Monza, Desio, Seregno, Camnago und Cucciago nach Camerlata bei Como, **45** Kilom.;

3) von Verona bis Mantua (über Dossobuono, Villafranca, Mozzecane und Roverbella), **34** Kilom.;

4) von Mestre über Mogliano, Preganziol, Treviso, Lancenigo, Spresiano, Piave, Conegliano, Pianzano, Sacile und Pordenone nach Casarsa, **93** Kilom.

Die Eröffnungstage waren folgende:

1840, 17. August. Mailand-Monza.
1842, 12. Decbr. Padua-Mestre.
1846, 11. Januar. Venedig-Mestre und Padua-Vicenza.
" 15. Febr. Mailand-Treviglio.
1849, 2. Juli. Vicenza-Verona.
" 6. Octbr. Monza-Camnago.
" 15. Novbr. Camnago-Cucciago.
" 7. Decbr. Cucciago-Camerlata.
1851, 7. April. Verona-Mantua.
" 14. Octbr. Mestre-Treviso.
1854, 24. April. Verona-Brescia-Coccaglio.
1855, 30. April. Treviso-Pordenone.
" 15. Octbr. Pordenone-Casarsa.
1857, 12. Octbr. Coccaglio-Bergamo-Cassano.

Seit dem letztgenannten Tage ist also die Bahn von Venedig bis Mailand vollständig im Betriebe. Nach einem am 8. April 1857 abgeschlossenen, von der Generalversammlung am 30. Mai dess. J. genehmigten Vertrage mit der Staatsverwaltung ist von Bergamo nicht nach Monza, sondern nach Cassano gebaut worden; von Treviglio soll binnen 5 Jahren über Crema nach Cremona gebaut werden, außerdem eventuell von Treviglio direct nach Coccaglio, wenn die Staatsverwal-

tung es verlangen sollte. Im Bau sind die Strecken von Mailand bis Buffalora, $4\frac{1}{5}$ M. (zum größten Theile, über Rho bis Magenta, $3\frac{1}{2}$ M., bereits am 18. Oct. 1858 eröffnet), die Gürtelbahn um Mailand, $\frac{3}{5}$ M. und von Casarsa nach Görz, $8\frac{3}{5}$ M. (zu eröffnen 1859), ferner die Strecken von Piacenza nach Bologna und Sasso, $21\frac{3}{10}$ M. (zu vollenden 1859).

Seit dem Juni 1856 ging der Betrieb der lombardischen Bahnen für Rechnung der Gesellschaft. Während der 7 Monate Juni bis December 1856 lieferten die im Betriebe stehenden $53\frac{3}{4}$ Meilen eine Brutto-Einnahme von **5,881,289** Lire. Die Betriebskosten betrugen **$57\frac{1}{2}$** Procent.

Einnahme im Jahre 1857: für 2,655,846 Reisende **6,664,885** Lire, für Militair und Extrazüge **530,276** Lire, für Gepäck, Wagen, Pferde und Hunde **324,775** Lire, für Eilgüter und Geldsendungen **362,769** L., für 211,128 Tonnen Güter **2,567,912** Lire, außerord. Einnahme **52,915** L., zusammen **10,503,532** Lire (**3,501,177** Fl.); Ausgabe **4,920,875** Lire oder fast **47** Procent der Einnahme.

Auf die eingezahlten **150** Francs wurden für das 2. Semester 1856 an Zinsen und Dividende **9** Francs oder **6** Procent bezahlt; für 1857: **$6\frac{7}{8}$** Fl. oder ca. **12** Procent der eingezahlten Summe.

(In den Betriebsjahren 1852—1854 betrugen Frequenz und Einnahme, 1852: Einnahme, **1,821,452** Fl., Ausgabe: **1,081,620** Fl.; 1853: Frequenz 2,278,594 Personen und 1,877,121 Ctr., Einnahme: **1,857,928** Fl., Ausgabe: **1,183,669** Fl.; 1854: Frequenz 2,186,962 Pers. und 3,046,285 Centner, Einnahme: **2,357,898** Fl., Ausgabe: **1,774,678** Fl. Das Anlagecapital betrug Ende 1854: **41,323,745** Fl., hatte sich also nur zu **$1\frac{2}{3}$** Procent verzinst.)

Nach dem Beschlusse der Generalversammlung am 17. Mai 1858 wird die Gesellschaft den Betrieb auf der **140** Kil. oder **$18\frac{3}{5}$** Meilen langen Staatsbahn von Verona bis Botzen übernehmen und die Maria-Antonia-Bahn von Florenz nach Pistoja, **$4\frac{1}{2}$** Meilen, erwerben. Die Actionaire der genannten Gesellschaft erhalten dafür 20,800 Obligationen zu je **275** Fr. Einzahlung mit 15 Fr. Verzinsung, binnen 90 Jahren mit **500** Fr. durch Verloosung rückzahlbar.

Das Betriebsmaterial bestand Ende 1857 in 115 Locomotiven, 296 Personen-, 737 Fracht-, 185 Kies-, 3 Wasserwagen und 2 Schneepflüge. (Bestellt sind außerdem noch 128 Locomotiven, 613 Personen-, 1635 Fracht-, 250 Kohlen- und 159 Kieswagen.)

(Ueber die Erweiterung des Unternehmens im J. 1858 s. Anhang.)

---

72. Lübeck-Büchen (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **6$\frac{3}{10}$** geogr. Meilen. Die Bahn geht von **Lübeck** durch das Herzogthum Lauenburg über die Stationen Blankensee, Klein-Sarau, Ratzeburg, Mölln, Roseburg nach **Büchen**, wo sie in die Berlin-Hamburger Eisenbahn mündet. — Beschlossen ist eine Bahn von Lübeck nach Hamburg, 8 Meilen lang (s. unten).

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise, auch das Terrain ist nur für ein Geleise erworben. Die Schienen wiegen zum größten Theil pr. Fuß 23, zum kleinern 18 Pfd., und liegen auf kiefernen Schwellen, die mit Kupfer- und Eisenvitriol präparirt sind. Die zu überwindenden Terrainhindernisse waren von keiner großen Erheblichkeit; doch kommen ansehnliche Dämme durch das Travethal, im Möllner See und im Clempauer Bruch vor, auch mußte die Trave verlegt werden.

Horizontal sind **1924$\frac{3}{5}$** preuß. Ruthen, steigend **5946**, fallend **4421$\frac{1}{2}$** Ruthen; das Steigen beträgt im Ganzen **195**, das Fallen **138** Fuß, das Maximum der Steigung **1** auf **300**.

3) Geschichte.

Bereits am 23. Juni 1847 wurde zu Kopenhagen zwischen Dänemark und der freien Stadt Lübeck ein Staatsvertrag über die Gestattung einer Bahn von Lübeck nach Büchen unterzeichnet, deren Ausführung jedoch durch die bald nachher eingetretenen Zeitverhältnisse verzögert wurde. Bald nachher, am 4. Juli 1847, trat zu Lübeck ein Comité zusammen, das am 31. December 1848 den Regierungsbehörden einen Bauplan vorlegte. Erst am 2. bis 4. Januar 1850 fand auf Einladung dieses Comités in Lübeck und Ratzeburg die Subscription des für erforderlich gehaltenen Actiencapitals und am 22. Januar deff. J. die erste constituirende Generalversammlung statt. Das von dem Ausschusse vorgelegte Statut wurde von der Statthalterschaft des Herzogthums Lauenburg am 18. Febr. 1850, vom Senate der Stadt Lübeck am 27. Februar deff. J. bestätigt, auch von jener am 18. Februar, von *diesem* am 2. März deff. J. der Gesellschaft Concession ertheilt. Am

1. März 1850 trat die Direction in Wirksamkeit, nachdem schon am 10. Febr. dess. J. der Bau bei Mölln unter Leitung des Baudirectors **Scheffer**, als Ober-Ingenieur, begonnen hatte. Bereits am 15. Oct. 1851 konnte die Bahn eröffnet werden. Bestätigung des am 23. Febr. 1857 von der Generalversammlung veränderten Statuts von Dänemark, das gleichzeitig erst Concession ertheilte, am 7. Apr. 1857, von der Stadt Lübeck am 2. Mai 1857. Am 4. Septbr. 1857 erhielt die Gesellschaft von der dänischen Regierung Erlaubniß zu den Vorarbeiten einer directen Bahn von Lübeck nach Hamburg (über Oldesloe und Wandsbeck) und die Generalversammlung am 29. October 1857 hat die Direction zur Vornahme derselben ermächtigt. Die Generalversammlung am 30. Juli 1858 beschloß die Ausführung dieser Bahn.

4) Anlagecapital.

Das statutenmäßige Actiencapital von **2,558,000** Thaler in Actien zu **200** Thlr. ist erst seit 8. Juni 1857 (wo die letzte Einzahlung mit ½ Procent geleistet wurde) vollständig eingezahlt. Bis Ende 1857 waren **2,728,222** Thlr. verausgabt, also pr. Meile **433,051** Thaler. Zur Ausführung der Lübeck-Hamburger Bahn sollen **3,600,000** Thlr. in Stamm-Actien zu **200** Thlr. emittirt werden. Eine Anleihe ist zur Zeit noch nicht erforderlich gewesen.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Dauer der Concession ist auf 100 Jahre festgesetzt. Nach Ablauf dieser Zeit soll zwischen den betreffenden Staatsregierungen über die Fortsetzung des Betriebs eine nähere Verabredung stattfinden.

6) Verfassung.

Die Generalversammlungen werden in Lübeck abgehalten (und zwar die regelmäßigen in der ersten Hälfte jedes Jahres). In denselben haben alle Actionaire Sitz und Stimme, und zwar geben **1—5** Actien 1 Stimme, **6—10** Actien 2 Stimmen, **11—20** Actien 3 Stimmen, **21—30** Actien 4 Stimmen, und so für jede folgenden **10** Actien eine Stimme mehr. Die Gesammtheit der Actionaire wird durch einen Ausschuß von 15 Mitgliedern vertreten, wovon 12 in Lübeck und 3 im Herzogthum Lauenburg wohnen. Derselbe wählt die Direction, die mit Einschluß des vorsitzenden Betriebs-Directors und des Ober-Ingenieurs oder technischen Directors aus 5 Mitgliedern besteht und ihren Sitz in Lübeck hat.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerd.	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1851*)	22868	121331½	....	....	352	19700	21089†)	....
1852	128368	795896	63883	53345	3476½	120704	68531	52173
1853	121368	1109542	60842	71022	4865	136729	87807	48922
1854	124568	1450547	61575	91487	9875	162937	93852	69085
1855	125176	1496568½	61193	101744	9964	172901	102357	70544
1856	133259	1674711	68737	121956	9274½	199968	104150	95818
1857	144080	1617790	72869	121154	10466½	204489½	110955	93535

Nach Procenten der Einnahme betrugen die Betriebs-Ausgaben 1852: **56¾**, 1853: **64¼**, 1854: **57⅗**, 1855: **59⅕**, 1856: über **52**, 1857: **54¼** Procent.

8) Rentabilität.

Während der Bauzeit und bis zum nächsten Quartaltage nach der vollständigen Eröffnung der Bahn wurden die Einzahlungen mit **4½** Procent verzinst. Von dem gedachten Tage an werden Dividenden statt der Zinsen bezahlt.

Für 1852 wurden ca. **2** Procent Dividende (3⅗ Thlr. pr. Actie) vertheilt, ebenso 1853 (3⅗ Thlr.); 1854: **2⅜** Procent (4½ Thlr.), 1855: **2⅜** Proc. (4¾ Thlr.), 1856: ca. **3** Proc. (6 Thlr.), 1857: **3** Procent (6 Thlr.) Dies giebt im Durchschnitt jährlich fast **2½** Procent.

9) Reservefonds.

Die demselben zufließende Quote ist bis auf Weiteres auf ⅕ des gesammten Reinertrags festgesetzt. Der Ausschuß ist befugt, sie nach Umständen zu vermindern oder bis zu ⅓ des Reinertrags zu erhöhen. Bestand Anfang 1858: **55,826** Thaler (incl. Zuschuß für 1857: **16,795** Thlr.).

---

*) Vom 16. Octbr. bis 31. December.

†) Demnach ergiebt sich ein scheinbares Deficit von 1389 Thlr. Doch waren am Ende des Jahres für 6367 Thlr. Coaks vorhanden, so daß sich *ein* wirklicher Ueberschuß von 4978 Thlr. herausstellt.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:
7 Locomotiven (6 von Borsig, 1 von Wöhlert in Berlin);
13 Personenwagen mit 670 Plätzen;
117 andere Waaen für 15,455 Ctr. Ladung.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

Ludwigsbahn, s. Nürnberg-Fürth.

Ludwigshafen-Berbach, siehe Pfälzische Ludwigsbahn.

---

73. Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge der Hauptbahn: **16** d. Meilen (genau 31,543 preuß. Ruthen), wobei die auf sächsischem Gebiete liegende und auf Kosten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie erbaute Bahnstrecke, **3081** Ruthen oder **1½** Meile lang, mitgerechnet ist. In Preußen liegen **22,285**, in Anhalt-Cöthen **6177** Ruthen. Die Bahn geht von **Leipzig** über Schkeuditz und Gröbers nach **Halle** (wo links die thüringische, rechts die Berlin-Anhaltische Bahn einmündet), von da über Niemberg, Stumsdorf, Weißand nach **Cöthen**, wo links die Anhalt-Cöthen-Bernburgische, rechts die Berlin-Anhaltische Bahn einmündet, dann über Wulfen, überschreitet die Saale bei Grizehna unweit Kalbe und geht dann über Gnadau, Schönebeck, Westerhusen nach **Magdeburg**, wo sie mit der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn einen gemeinschaftlichen Bahnhof hat. — Von Schönebeck geht eine **8396** Ruthen oder **4⅕** Meilen lange Zweigbahn über Eggersdorf, Eickendorf und Förderstedt nach dem Salzwerke zu

Staßfurt und von da nach dem Braunkohlenwerke zu Lödderburg. Die Gesammtlänge der Bahn, soweit sie im Besitz der Gesellschaft ist, beträgt **$18\frac{7}{10}$** d. Meilen, die Betriebslänge **$20\frac{1}{5}$** Meilen.

2) Beschreibung der Bahn.

a) Hauptbahn. Die ganze Bahn hat ein doppeltes Geleis. Der Oberbau besteht aus 5 verschiedenen Systemen: 1) **$18{,}340\frac{1}{3}$** Ruthen Brück- und Vignoles-Schienen, pr. Fuß 16—18 Pfund schwer; 2) **$1616\frac{1}{3}$** Ruthen und 3) **$1762\frac{2}{3}$** Ruthen Vignoles-Schienen, pr. Fuß 20 und 22 Pfd. schwer; 4) **$4845\frac{4}{5}$** Ruthen und 5) **54,303** R. Stuhlschienen von 2 verschiedenen Sorten, pr. Fuß 20—21 und über 22 Pfd. schwer, sämmtlich auf kyanisirten kiefernen Querschwellen in **$2\frac{1}{2}$—3** Fuß Abstand.

Von Magdeburg bis Leipzig sind **$3183\frac{1}{2}$** Ruthen horizontal, **$20{,}294\frac{1}{2}$** Ruthen steigend, **8065** Ruthen fallend. Das Maximum der Steigung beträgt **1** auf **300**, das Steigen im Ganzen **425** F., das Fallen **$234\frac{1}{6}$** Fuß, so daß der Endpunkt **$190\frac{5}{6}$** Fuß höher als der Anfangspunkt liegt. Der höchste Punkt befindet sich unweit der preußisch-sächsischen Grenze und liegt **257** Fuß über dem niedrigsten Punkte. Die geraden Bahnstrecken (24) betragen zusammen über **12** Meilen (größte darunter 3693 R.), die in Curven liegenden fast **$3\frac{3}{4}$** Meilen.

Die Erdarbeiten betragen etwa **383,600** Schachtruthen.

Die Kunstarbeiten bestehen in 43 Brücken, 53 Durchlässen und 5 Chausseeübergängen, zusammen mit **7409** Schachtruthen Mauerwerk. Das größte Bauwerk der Bahn ist die Brücke über die Saale, welche aus 29 Jochöffnungen von ca. **40** Fuß Spannweite besteht, 5 Wasserpfeiler und 25 Landpfeiler enthält und **1656** Fuß lang ist.

b) Zweigbahn. Größte Steigung **1** auf **170**. Horizontal sind **$1617\frac{1}{2}$**, steigend **3199**, fallend **$2103\frac{1}{4}$** Ruthen (ohne die Salinenverbindungen). Der Oberbau besteht aus Stuhlschienen, die pr. Fuß über 22 Pfund wiegen. Das größte Bauwerk ist eine Brücke über die Bode mit 3 massiven Bogen von **135** Fuß lichter Spannung.

3) Geschichte.

Einladung zur Actienzeichnung am 6. Juni 1836; die Actienzeichnung erfolgte vom 11. bis 13. August dess. J. Vorläufige Concession 9. Juli dess. J. Erste Generalversammlung 20. Octbr. 1836, constituirende 2. April 1837. Statut angenommen 6. Sept. dess. J.

Bestätigung desselben und Ertheilung der definitiven Concession 13. November dess. J. Anschluß-Vertrag mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie 30. Decbr. desselben J. Genehmigung des Bauplans 24. Jan. 1838. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Grüson** am 17. April dess. J. Genehmigung der sächsischen Strecke am 8. September dess. J. Neuer Vertrag mit der Leipzig-Dresdener Gesellschaft, nach welchem die Magdeburger Gesellschaft den Bau der sächsischen Strecke gegen eine Entschädigungssumme von **298,193** Thlr. übernahm, vom 15. Decbr. dess. J. Eröffnung von Magdeburg bis Schönebeck am 29. Juni 1839, bis zur Saale am 9. Septbr. dess. J., bis Cöthen am 19. Juni 1840, bis Halle am 22. Juli dess. J., bis Leipzig am 18. August dess. J., für Gütertransport am 1. Nov. dess. J. Eröffnung des zweiten Geleises am 15. Mai 1843.

In der außerordentlichen Generalversammlung am 10. April 1856 wurde der Bau einer Zweigbahn von Schönebeck nach Staßfurt und Lödderburg beschlossen (eventuell mit Verlängerung bis Eisleben). Die Concession wurde am 28. August 1856 ertheilt und schon am 12. Mai 1857 konnte die gedachte Zweigbahn in Betrieb gesetzt werden.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **3,500,000** Thlr. in Actien à **100** Thaler. (Das bisherige Actiencapital von **2,300,000** Thaler wurde nach Beschluß vom 10. April 1856, genehmigt am 28. August 1856, um **1,200,000** Thlr. erhöht. Die neuen Actien nehmen erst vom 1. Januar 1858 an an der Dividende Theil und wurden bis dahin mit **5** Procent verzinst. Vorbehalten ist eine weitere Erhöhung um **1,100,000** Thaler.)

2) Prioritätsanleihen: **5,700,000** Thlr., näml.: a) **700,000** Thlr. zu **4** Procent Zinsen mit **1½** Proc. Tilgungsfonds (Beschluß vom 27. Febr. 1840 und Privilegium vom 28. März dess. J.); die Amortisation hat 1841 begonnen; b) **1,100,000** Thaler zu **4** Procent mit ½ Procent Tilgungsfonds (Beschluß vom 15. December 1841 und Privilegium vom 15. Januar 1842); mit Emission dieser zweiten Anleihe wurde der Tilgungsfonds der ersten auf ½ Procent herabgesetzt; c) **1,900,000** Thlr. zu **4** Procent mit ½ Procent Tilgungsfonds von 1854 an (Privilegium vom 5. Novbr. 1851); d) **2,000,000** Thlr. zu **4½** Procent in Apoints zu **100** Thlr. mit ½ Procent Amortisation (Beschluß vom 10. April und Privilegium vom 28. Aug. 1856).

Dies giebt zusammen als Anlagecapital **9,200,000** Thlr. oder pr. Meile (für die Strecke von Magdeburg bis zur sächsischen Grenze incl. Zweigbahn) **504,110** Thlr. Die ganze Bahn von Magdeburg bis Leipzig hatte bis Ende 1857 **7,012,117** Thaler gekostet, also pr. Meile **437,962** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihr Domicil in Magdeburg. Die jährliche Generalversammlung findet der Regel nach im Mai statt; nur Besitzer von **5** oder mehr Actien können an derselben Theil nehmen. In derselben haben die Eigenthümer von **5** bis **9** Actien **1** Stimme, von **10** bis **24** Actien 2 Stimmen, von **25** bis **49** Actien 3 Stimmen, von **50** bis **99** Actien 4 Stimmen, von **100** und mehr Actien 5 Stimmen.

Der Ausschuß besteht aus 24 Actionairen (von denen **18** in Magdeburg wohnen müssen) und 12 Stellvertretern, das Directorium aus 6 Mitgliedern.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	Einnahme für Güter Thlr.	Einnahme außerdem Thlr	Einnahme zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.	Gewinn Thlr
1840	353201	107669	....	....	....	176397	....	....	....
1841	511564	570815	272161½	140340½	9170	421672	237256	184416	125310
1842	544782	891272	314529½	204687	4508	523724	253078	270646	205851
1843	620626	1494735	355487	303851	10202	669540	293564	375976	266050
1844	685953	1375421	373752	290679	15922½	680353	294014	386339	208219
1845	675619	1373353	368272	287011	19397	674680	305740	368940	255810
1846	746324	1715009	396312	338441	18124	752877	300280	452597	279293
1847	787209	2794936	412605	495357	30172	938134	392673	546461	370743
1848	725495	2294189	360850	401608	30754	793212	416717	376495	257016
1849	722502	2349710	381367	455669	36928	873964	378050	495914	376341
1850	805792	2809635	413872	519958	36949	970779	412175	558604	426393
1851	824281	3797868	440384	662203	44598	1147185	476561	670624	429013
1852	848898	5340342	457694	857806	66325	1381825	525014	856811	571959
1853	821516	5485348	463115	830426	50733	1344274	571460	772814	581193
1854	833743	7069287	475335	966630	44486	1486451	628700	857751	644960
1855	825825	8257529	477192½	1085716	47920	1610828	699443½	911384½	677884
1856	861507	9424723	503986	1234454	40820	1779261	806695	972566	727125
1857	*935694*	*10197207*	539902	1283184	67146	1890231	817876	1072355	662688

In den oben aufgeführten Betriebskosten sind nicht inbegriffen die aus dem Reservefonds gedeckten außerordentl. Ausgaben, 1844: **64,084**, 1846: **54.680**, 1847: **43,979**, 1848: **29,990**, 1849: **40,196**, 1850: **43,228**, 1851: **103,197**, 1852: **101,113**, 1853: **35,000**, 1854: **67,853**, 1855: **56,146**, 1856: **68,477**, 1857: **159,575** Thlr. sowie der Antheil der Leipzig-Dresdener Compagnie. Letzterer betrug 1841: **20,815**, 1842: **26,677**, 1843: **34,952**, 1844: **33,190**, 1845: **32,403**, 1846: **37,830**, 1847: **49,997**$\frac{1}{2}$, 1848: **38,707**, 1849: **38,792**, 1850: **46,439**, 1851: **57,673**, 1852: **70,858**, 1853: **66,780**, 1854: **74,778**, 1855: **78,802**, 1856: **81,430**, 1857: **83,386** Thlr.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Betriebskosten 1841: **56**$\frac{3}{4}$, 1842: **48**$\frac{3}{4}$, 1843: **44**$\frac{1}{2}$, 1844: **44**$\frac{1}{4}$, 1845: **45**$\frac{1}{3}$, 1846: **46**$\frac{7}{8}$, 1847: **46**$\frac{2}{5}$, 1848: **52**$\frac{1}{2}$, 1849: **43**$\frac{1}{4}$, 1850: **42**$\frac{1}{2}$, 1851: **41**$\frac{1}{2}$, 1852: **38**, 1853: **42**$\frac{1}{2}$, 1854: **42**$\frac{1}{3}$, 1855: **43**$\frac{2}{5}$, 1856: **49**$\frac{1}{5}$, 1857: **43**$\frac{1}{4}$ Procent.

8) Rentabilität.

Die Dividende wird jährlich (und zwar auf einmal) bezahlt. Sie betrug für 1840: **4**, für 1841: **5**, für 1842: **7**, ferner 1843: **10**, 1844: **9**, 1845: **10**, 1846: **11**$\frac{1}{2}$, 1847: **15**, 1848: **10**, 1849: **12**$\frac{1}{2}$, 1850: **15**, 1851: **16**, 1852: **20**, 1853: **19**, 1854: **20**, 1855: **21**, 1856: **23**, 1857: **24** Procent. Dies giebt im Durchschnitt der Jahre 1841—1857 jährlich **14** Procent.

9) Reservefonds.

Ueber den Reservefonds bestimmt das Statut nur, daß derselbe in seinem Gesammtbetrage ohne ausdrückliche Genehmigung des Staats nie mehr als **20** Procent des Anlagecapitals betragen soll. Nach dem zweiten Statutennachtrage muß der jährliche Beitrag mindestens 1 Procent des jeweilig zur Verwendung gekommenen Anlagecapitals betragen. Die Einzahlungen in den Reservefonds betrugen 1841: **10,310**, 1842: **44,851**, 1843: **36,050**, 1844: **1219**, 1845: **25,810**, 1846: **14,793**, 1847: **25,743**, 1848: **27,016**, 1849: **40,841**, 1850: **81,393**, 1851: **61,012**$\frac{1}{2}$, 1852: **111,959**, 1853: **62,256**, 1854: **97,272**$\frac{1}{2}$, 1855: **101,446**, 1856: **93,187** Thlr., 1857: **139,511** Thlr.

Am Schlusse des Jahres 1852 betrug der gesammelte Reserve-

fonds **175,412** Thlr.; Ende 1856: **266,401** Thlr.; Ende 1857: **254,337** Thlr.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

51 dienstfähige Locomotiven, alle mit 6 Rädern, 39 mit und 12 ohne Expansion (29 von Borsig in Berlin, 10 von Sharp Roberts & Comp., 6 von Egestorff in Hannover, 4 aus der Maschinenfabrik in Carlsruhe, eine aus der Fabrik der Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Compagnie und eine aus der Werkstatt der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn);

51 Tender;

122 Personenwagen;

912 Güter-, Gepäck- und Viehwagen.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

74. Magdeburg-Halberstadt

(Privatbahn ohne eigenen Betrieb).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **15,490** preußische Ruthen oder gegen $7\frac{7}{8}$ Meilen. Die Bahn besteht aus einer **5** Meilen langen Hauptbahn von **Magdeburg** über Dodendorf, Langenweddingen, Blumenberg, Hadmersleben nach **Groß-Oschersleben**, welche die Berlin-Magdeburger und Magdeburg-Leipziger mit der herzoglich braunschweigischen Bahn verbindet, und einer $2\frac{3}{4}$ Meilen langen Zweigbahn von Oschersleben über Crottorf und Nienhagen nach **Halberstadt**. (Projectirt wird eine Verlängerung von Halberstadt bis Quedlinburg, $2\frac{1}{2}$ M., und von Quedlinburg bis zum Fuße des Unterharzes bei Thale.)

2) Beschreibung der Bahn.

Die Hauptbahn von Magdeburg bis Oschersleben hat doppeltes, die Zweigbahn nach Halberstadt aber einfaches Geleise. Von den vorhandenen **28,276** Ruthen Bahngeleise sind 1) **$7535\frac{1}{3}$** Ruthen platt-

füßige oder Vignoles-Schienen, pr. Fuß 18 Pfd. schwer, die auf **8—9** Fuß langen, **9—12** Zoll breiten, **6** Zoll hohen Querschwellen ruhen; 2) **548** Ruthen Vignoles-Schienen, pr. Fuß 24 Pfd. schwer; 3) **12,153** Ruthen Stuhlschienen, pr. Fuß 20 Pfd. schwer, und 4) **8078** Ruthen Stuhlschienen, pr. Fuß 22 Pfd. schwer, die auf fichtenen mit Kupfervitriol getränkten Querschwellen liegen; 5) **22** Ruthen Plattschienen, pr. Fuß **4½** Pfd. schwer.

Von Magdeburg bis Halberstadt sind **1080** Ruthen horizontal, **11,685** Ruthen steigend, **2725** Ruthen fallend; das Steigen beträgt **286**, das Fallen **78** Fuß, das Maximum der Steigung **1** auf **300**. Die Krümmungsverhältnisse anlangend sind **10,598** Ruthen gerade Bahnstrecken (längste 1551 und 1498 Ruthen), **4892** Ruthen liegen in Curven von **202—600** Ruthen Halbmesser.

Die Erdarbeiten und Brückenbauten auf der ganzen Bahn sind höchst unbedeutend; die gesammte zu bewegende Erdmasse betrug ca. **153,000** Schachtruthen; die bedeutendsten Brücken führen über die Bode und Holzemme.

3) **Geschichte**.

Vorläufige Concession 18. Juni 1840. Abschluß eines Staatsvertrags zwischen Preußen, Hannover und Braunschweig über die Herstellung einer Eisenbahn von Magdeburg über Groß-Oschersleben nach Braunschweig und Hannover am 10. April 1841. Erste (constituirende) Generalversammlung 13. Sept. dess. J. Statut bestätigt 14. Jan. 1842. Beginn des Baues 21. März dess. J. Eröffnung der Bahn 15. Juli 1843. Den Betrieb besorgte in den ersten 5½ Jahren die Magdeburg-Leipziger, vom 1. Januar 1849 an die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, welche letztere dafür **45** Procent der Brutto-Einnahme erhält. Die Generalversammlung am 31. Aug. 1853 beschloß auf Antrag der Direction die Bahn von Halberstadt über Quedlinburg und Gernrode bis zur anhalt-bernburgischen Grenze, resp. Ballenstedt (**4** Meilen) fortzusetzen, wobei auf die Anlegung von Zweigbahnen bis Thale und Blankenburg Bedacht genommen und eine spätere Fortsetzung der Bahn bis Nordhausen u. s. w. ins Auge gefaßt werden sollte. Die außerordentliche Generalversammlung am 13. März 1856 beschloß außer der Bahn von Halberstadt über Quedlinburg bis an den Fuß des Unterharzes noch folgende Anschlußbahnen zu bauen: von dem Anhaltepunkte Dodendorf über

Digitized by Google

Nordhausen nach Erfurt; von Halberstadt nach Börßum an der braunschweigischen (Wolfenbüttel-Harzburger) Bahn; von Halberstadt nach Aschersleben. Zu diesem Ende sollte das Actiencapital auf den vierfachen Betrag gesteigert werden. Außerdem erklärte sich die Gesellschaft bereit, auch die Bahn von Nordhausen bis Cassel zu bauen, wenn dieser Bau nicht von der Berlin-Anhaltischen Bahn ausgeführt werden sollte. Der Handelsminister hat durch Rescript vom 14. Juli 1857 die Aufstellung der Vorarbeiten für die Bahnen nach Quedlinburg u. s. w. und Erfurt genehmigt, jedoch, soviel die letztere betrifft, nur für die Linie über Aschersleben, Eisleben und Artern (nicht über Nordhausen). Die Generalversammlung am 29. Aug. 1857 beschloß aber, die vorjährigen Bauprojecte wieder gänzlich aufzugeben. — Die Mittel zur Ausführung der Bahn von Halberstadt über Quedlinburg nach dem Unterharze sollen nach dem Beschluß der Actionaire durch eine Prioritätsanleihe, nach Vorschlag des Ministeriums aber durch Emission von Stammactien beschafft werden, worauf das Directorium nicht eingehen will.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **1,700,000** Thaler in Actien zu **100** Thlr.

2) Anleihe: **700,000** Thlr. zu **4** Proc., behufs der Anlegung des zweiten Geleises zwischen Magdeburg und Oschersleben u. s. w., genehmigt am 10. März 1851. (Die Amortisation mit $\frac{1}{2}$ Procent begann 1854.) Das ganze Anlagecapital beträgt daher **2,400,000** Thlr. oder pr. Meile **305,000** Thlr. Ende 1857 waren verausgabt **2,520,208** Thlr. oder pr. Meile **320,545** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Dasselbe wie bei der Mehrzahl der übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Die Stadt Magdeburg ist das Domicil der Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung, die Generalversammlungen aber werden (der Regel nach im Mai) in Groß-Oschersleben gehalten. An denselben können nur solche Actionaire Theil nehmen, die **5** oder mehr Actien besitzen, und zwar geben **5—9** Actien 1 Stimme, **10—24** Actien 2, **25—49** Actien 3, **50—99** Actien 4, **100—249** Actien 5, **250—499** Actien 10 Stimmen. Wer **500** oder mehr Actien besitzt, hat

20 Stimmen; den Stadtgemeinden Magdeburg, Halberstadt und Braunschweig aber stehen, so lange sie sich im Besitze von wenigstens **1000** Actien befinden, einer jeden 50 Stimmen zu. — Der Ausschuß, welcher die Gesellschaft außerdem vertritt, besteht aus 15 Mitgliedern. Die Generalversammlung wählt nämlich 18, die Städte Magdeburg, Halberstadt und Braunschweig 3 Mitglieder; diese 21 Mitglieder wählen aus jenen 18 das Directorium, bestehend aus 3 ordentlichen und 3 außerordentlichen Mitgliedern; die übrigbleibenden bilden den Ausschuß.

7) **Frequenz und Einnahme.**

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			f. Pers.	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1843	111894	22958	45834	9861	169	55865	41386	14479
1844	221350	399444	92141	41082	619	133841	87974	45867
1845	218876	555400	96263	49553	2124	147940	88837	59103
1846	249045	743753	108581	65037	2246	175846	85368	90478
1847	288938	1328677	122301	103849	3028	229178	114688	114490
1848	320234	1627186	128637	121455	1420	251511½	130661	120850
1849	362215	2097654	148847	161487	1392	311726	162906	148820
1850	349711	2329083	145008	173887	890	319786	166037	153749
1851	372977	3067753	164020	210187	1807	376014	174000	202014
1852	378775	3829628	168956½	246326	1266	416548	196602	226256
1853	381518	5086726	175349	306337	840	482526	206312½	282151
1854	385239	5850353	173787	350129	1064	524981	222776	306566
1855	386179	6794324	176623	399604	7458	583684	253811	329873
1856	441259	7504497	204221½	446748	924	651893	287838	364055
1857	475490	9513203	223762	531974	3856	759593	314344	445249

(Für die Jahre 1852, 1853, 1854 sind dem Ueberschusse noch **6309**, **5938** u. **4362** Thlr. Zinsen hinzugerechnet worden.)

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1843: **74**, 1844: **66**, 1845: **60**, 1846: **48½**, 1847: **50**, 1848: **52**, 1849: **52¼**, 1850: fast **52**, 1851: **46¼**, 1852: **47⅕**, 1853: **42¾**, 1854: **42½**, 1855: **43½**, 1856: **44⅐**, 1857: **41⅖** Proc.

8) **Rentabilität.**

Die jährlich vertheilten Dividenden betrugen für 1844: **3**, für 1845: **3½**, 1846: **5¼**, 1847: **7**, 1848: **7**, 1849: **8**, 1850: **8**, 1851: **9**, 1852: **9½**, 1853: **10**, 1854: **10½**, 1855: **11¾**, 1856: **12½**, 1857: **13** Proc. Dies giebt jährlich im Durchschnitt **8³⁄₇** Proc.

9) Reservefonds.

Jährlich wird 1 (in keinem Falle mehr als 2) Procent des gesammten Anlagecapitals dem Reservefonds zugewiesen, der im Ganzen nicht über **20** Procent des erstern betragen soll. Ende 1851 betrug der Reservefonds **78,035½** Thlr. Für das Jahr 1852 wurde derselbe um **40,000** Thlr. verstärkt, und betrug Anfang des J. 1853 **61,512** Thlr. Für 1853 betrug die Dotirung **61,839**, für 1854: **72,172**, für 1855: **68,171** Thlr. Bestand Ende 1856: **30,261** Thlr. (incl. Zuschuß **24,000** Thlr.); Ende 1857: **85,927** Thlr. (incl. Zuschuß für 1857: **48,000** Thlr.)*).

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

22 Locomotiven (wovon 13 von Borsig, 2 von Stephenson, 2 von Sharp u. Roberts, 2 von Wöhlert in Berlin, 2 aus der Werkstatt der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, 1 aus der Fabrik der Hamburg-Magdeburger Dampfschifffahrts-Compagnie in Buckau; sämmtlich mit 6 Rädern, 11 ohne und 11 mit Expansion);
28 Personenwagen;
241 andere Wagen.

Außerdem besitzt die Gesellschaft gemeinschaftlich mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft 2 Post- und Personenwagen und 12 combinirte Personenwagen 1. und 2. Classe für Schnellzüge.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

75. Magdeburg-Wittenberge (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: 14⅖ Meilen. Die Bahn geht von **Magdeburg** — wo sie durch die Festungswerke geht und mit der Magdeburg-Leipziger Bahn in Verbindung steht — am linken Elbufer über Wolmirstedt, Rogätz, Mahlwinkel, Tangerhütte, (Bäthen), Demker, Stendal, Gold-

*) excl. 102,269 Thlr., die zur Anschaffung von Betriebsmitteln 2c. bestimmt wurden.

beck, Osterburg, Seehausen mittelst einer Brücke über die Elbe nach **Wittenberge** und mündet hier in die Berlin-Hamburger Eisenbahn. Die tarifmäßige Entfernung der Hauptstationen von Magdeburg ist: Wolmirstedt **2**, Stendal **8¼**, Osterburg **11½**, Seehausen **13¾** M. — Beabsichtigt wird die Anlegung einer Zweigbahn von Seehausen über Arendsee und Salzwedel nach Uelzen (12 Meilen, worunter 5 M. in Hannover) zum Anschlusse an die hannoverschen Staatsbahnen.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur einfaches Geleise. Die Schienen sind zum größten Theile hochkantige Stuhlschienen, pr. Fuß 20 Pfd. schwer; die Schienenstühle wiegen 18—22½ Pfd. Nur **3176** Ruthen haben breitbasige Schienen, pr. Fuß 23 Pfd. schwer, und **252** Ruthen Plattschienen. — Auf dem größten Theile der Bahn liegen kieferne Querschwellen, die kyanisirt, d. h. mit Kupfervitriol getränkt sind; nur auf **8533** Ruthen oder **4¼** Meilen liegen eichene Querschwellen.

Horizontal sind **6805** Ruthen, steigend von Magdeburg aus **7105**, fallend **14,490** Ruthen, und zwar beträgt die Steigung **164⅚**, das Fallen **256⅓** Ruthen. Steigungsmaximum **1** auf **204** (nur 440 R.). In geraden Linien liegen **23,386**, in Curven **5022** Ruthen; die längste von jenen beträgt **6130** Ruthen. Im ersten Anfange der Bahn kommt 2 Mal der Halbmesser **50** Ruthen, 2 Mal **100** R. vor.

Das größte vorkommende Bauwerk ist die Elbbrücke bei Wittenberge. Dieselbe besteht aus 4 Theilen: 1) der Brücke über die taube Elbe mit 5 von Stein gewölbten Oeffnungen à **60** Fuß, zusammen **485** Fuß lang; 2) einer eisernen Drehbrücke, 2 Oeffnungen à **40** Fuß, zusammen **108** Fuß lang; 3) der Strombrücke, massive Pfeiler mit Holzoberbau, 3 Oeffnungen à **127** Fuß und 11 Oeffnungen à **171** F.; 4) einer Fluthbrücke, 12 von Stein gewölbte Oeffnungen à **60** Fuß, zusammen **949** Fuß lang. Die ganze Brücke enthält 35 Pfeiler, 33 Oeffnungen mit **3362** Fuß Lichtweite und **3985** Fuß Totallänge. Mit dem Damm zwischen der ersten und zweiten Abtheilung — welcher **25—28** Fuß hoch, **40** Fuß breit, **120** Ruthen lang ist — ist die Brücke **5065** Fuß lang. Breite der Fahrbahn **13¾** Fuß, Breite der Fußwege **4½** Fuß. Die Kosten der Brücke betragen **1,609,053** Thlr.

3) Geschichte.

Genehmigung des Baues durch die Cabinetsordre vom 6. Juli 1845. Subscription in Magdeburg am 29. Aug., erste Generalversammlung am 22. Octbr. dess. J. Statut bestätigt 31. Januar 1847. Die außerordentliche Generalversammlung am 14. Aug. 1848 beschloß die Auflösung der Gesellschaft und die Abtretung der Bahn an den Staat, doch ging derselbe auf die gestellten Bedingungen nicht ein. Der von dem Ober-Ingenier **Heß** geleitete Bau wurde so gefördert, daß (nach einer Probefahrt über die ganze Bahn am 9. Juni 1849) der weitaus größte Theil der Bahn, von Magdeburg bis Seehausen, am 7. Juli, die ganze Bahn excl. Elbbrücke bei Wittenberge für Personen am 5. Aug., für Güter am 22. Aug. 1849 eröffnet werden konnte. Am 15. Juni 1851 wurde die 175 R. lange Verbindungsbahn zwischen dem Magdeburger Stationsgebäude am neuen Fischerufer und dem Magdeburg-Leipziger Bahnhofe für den Pferdebetrieb eröffnet; seit 1. Juni 1853 wurde dieselbe mit Locomotiven befahren. Am 25. Octbr. 1851 wurde auch die Elbbrücke bei Wittenberge für den Verkehr eröffnet, was hinsichtlich der Passage für gewöhnliches Fuhrwerk und Fußgänger erst im Jahre 1852 der Fall war. — Die außerordentliche Generalversammlung am 24. April 1854 beschloß den Bau einer Zweigbahn von Seehausen über Arendsee und Salzwedel bis zur hannov. Grenze (beinahe 7 M.) unter der Voraussetzung und Bedingung einer Fortsetzung bis Uelzen. Durch Cabinetsordre vom 26. März und Ministerialrescript vom 29. April 1855 wurde der Gesellschaft vorläufige Concession ertheilt, auch knüpfte die Regierung Unterhandlungen mit Hannover wegen der Fortsetzung der Bahn an, die aber zur Zeit noch nicht zum Ziel geführt haben. Ebenso konnte bisher über die Modalität der Aufbringung der nöthigen Geldmittel kein Einverständniß zwischen der Regierung und der Gesellschaft erzielt werden. Die Generalversammlung am 10. Juni 1856 beschloß die Erbauung einer Pferdeeisenbahn vom Anhaltepunkte Bäthen nach der Tangerhütte. — Die 729 Fuß lange hölzerne Elbbrücke bei Magdeburg ist am 24. August 1857 abgebrannt und seit 17. Dec. 1857 durch eine provisorische Holzbrücke ersetzt.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: $4\frac{1}{2}$ Mill. Thlr. in Actien à 200 Thlr. (Doch sind bis Ende 1852 nur 4,267,240 Thlr. eingezahlt und 18,395 Stück *Actien ausgegeben* worden, da die Inhaber der übrigen Quittungsbogen

nur 60 Procent oder noch weniger eingezahlt haben und daher präcludirt worden sind. Ein über diese Angelegenheit erhobener Rechtsstreit ist durch schiedsrichterliches Erkenntniß vom 3. März 1854 dahin erledigt worden, daß die Kläger abgewiesen und die streitigen 4105 Stammactien im Belauf von 821,000 Thlr. in das Eigenthum der Gesellschaft übergegangen sind.)

2) Prioritätsanleihe: **2** Mill. Thlr. zu **5** Proc. nach dem Privilegium vom 4. März 1850 mit Amortisation von ½ Proc. Von Anfang **1854** an ist der Zinsfuß auf **4½** Proc. herabgesetzt. Diejenigen Prioritätsactien-Inhaber, welche sich diese Aenderung nicht gefallen lassen wollten, haben am 1. Juli 1853 den baaren Betrag ihrer Obligationen erhalten.

Das gesammte Anlagecapital wurde im November 1853 mit **6,264,836** Thlr. abgeschlossen, was pr. Meile **435,058** Thlr. giebt.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

An der Spitze der Gesellschaft steht eine Direction von 3 Mitgliedern (mit Einschluß des Syndicus), die ihren Sitz (wie die Gesellschaft selbst ihr Domicil) in Magdeburg hat. Der Ausschuß hat 18 Mitglieder. In den Generalversammlungen geben **3—9** Actien 1 Stimme, **10—19** Actien 2 Stimmen, und so fort je **10** weitere Actien eine Stimme mehr, doch kann Niemand mehr als 10 Stimmen vereinigen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			f. Pers.	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1849*)	. . .	. . .	45541½	37026	4270	86837	74569	12268
1850**)	215294	825352	127334	121327	9086	257747	215749	41998
1851	127951	890924	101805	114675	8652	225132½	153229	71904
1852	140868	1224592	118819	137694	12612½	269125	153734	115391
1853	134530	1294218	109588	136387½	10509½	256485	146036	110449
1854	134688	1807488	108349	190511	10832	309692	157071	152621
1855	128805	2185520	100057	239426	13449	352931	199853	153078
1856	144121	1914842	115330	210497	12238	338064	215732	122332
1857	152528	2180455	120114	231480	13155	364750	214459	150291

*) Vom 7. Juli bis 31. Decbr.
**) Vom 7. Juli 1849 bis Ende 1850.

14

Von den angegebenen Ausgaben wurden aus dem Reservefonds gedeckt 1855: **17,766** Thlr., 1856: **29,257** Thlr.

Nach Procenten der Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1849—50: **83**$\frac{4}{5}$, 1851: **68**, 1852: **57**$\frac{1}{5}$, 1853: fast **57**, 1854: **50**$\frac{3}{4}$, 1855: **56**$\frac{2}{3}$, 1856: **63**$\frac{4}{5}$, 1857: **58**$\frac{4}{5}$ Procent.

8) Rentabilität.

Bis zum Jahre 1851 incl. wurden die Stammactien mit **4** Proc. aus dem Baufonds verzinst, die Verzinsung für 1851 ist jedoch nicht baar, sondern durch Ausgabe von Stammactien zum Paricurse erfolgt. Für 1852 und 1853 konnte keine Dividende vertheilt werden. Für 1854 betrug sie $\frac{1}{4}$, für 1855: **1**, für 1856 und 1857 je $\frac{1}{2}$ Procent. Dies giebt im Durchschnitt seit 1852 jährlich $\frac{3}{8}$ Proc.

9) Reservefonds.

Die Ansammlung des Reservefonds ist erst im Jahre 1853 durch Ueberweisung des Ueberschusses für 1852 im Betrage von **5391** Thlr. begonnen worden. Nach den Statuten soll der Reservefonds jährlich um wenigstens $\frac{1}{2}$ Procent, höchstens **2** Procent des Anlagecapitals verstärkt werden, jedoch nicht über **20** Procent desselben hinaus wachsen. Am Schlusse des Jahres 1856 betrug der Reservefonds **56,042** Thlr. Zuschuß für 1857: **31,634**$\frac{2}{3}$ Thlr.; Bestand Ende 1857: **77,100** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

17 Locomotiven (sämmtlich mit 6 Rädern, nämlich 12 von Borsig in Berlin, 5 aus der Maschinenbauanstalt der Magdeburg-Hamburger Dampfschifffahrts-Compagnie);
14 Tender;
32 Personenwagen mit 1684 Plätzen;
193 andere Wagen für 22,005 Centner Belastung.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

76. Main-Neckar-Bahn (Staatsbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht von **Frankfurt** am Main über Langen, Darmstadt, Eberstadt, Zwingenberg, Bensheim, Heppenheim, Hemsbach, Weinheim, Ladenburg, Friedrichsfeld nach **Heidelberg**. Sie hat zwei Zweigbahnen: von Frankfurt, resp. Sachsenhausen nach **Offenbach** und von Friedrichsfeld nach **Mannheim** (letztere auf dem Bahndamme der badischen Staatsbahn). Ohne diese Zweigbahnen, welche eigentlich nicht zur Bahn gehören und von denen nur die nach Mannheim mit betrieben wird, ist die Bahn 11$\frac{5}{8}$ M. lang, wovon 6$\frac{2}{3}$ Meile auf das Großherzogthum Hessen, fast 4$\frac{1}{3}$ M. auf Baden, $\frac{5}{6}$ Meile auf Frankfurt a. M. kommen. (Die Zweigbahn nach Offenbach ist beinahe 1 M., die nach Mannheim 1$\frac{3}{10}$ M. lang.)

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise, doch ist der Bahndamm für zwei Geleise eingerichtet und 30 hess. Fuß breit, wovon 9 Fuß auf jedes der beiden Geleise und 6 Fuß auf deren Entfernung von einander kommen. Die Schienen liegen unmittelbar auf Querschwellen von Eichenholz, welche 9 Fuß lang, 8 Zoll breit, 6 Zoll hoch sind. Die Schienen sind breitbasige Vignolesschienen und wiegen pr. Fuß 17$\frac{1}{2}$ Pfd.

Das Maximum der Steigung ist 1 auf 333. Von Frankfurt aus sind 15 Procent der ganzen Bahnlänge horizontal, 49 Proc. steigend, 36 Procent fallend; die Steigung beträgt zusammen 285, der Fall 243 hess. Fuß.

Von der Mainbrücke bis Darmstadt, von da bis Zwingenberg, von da bis Weinheim, von da bis Friedrichsfeld und von da bis Heidelberg beschreibt die Bahn sehr nahe gerade Linien, welche in der Nähe der Stationen durch Curven von 400—600 Klaftern Halbmesser verbunden sind. Kleinster Radius 31$\frac{1}{2}$ Ruthen.

Die für Auf- und Abtrag erforderlichen Erdmassen betrugen 94,803 Cubikklaftern; die tiefsten Einschnitte sind 36 und 50 F. tief.

Die bedeutendsten Brücken sind die über den Main bei Frankfurt und über den Neckar bei Ladenburg, beide von Stein. Die erstere be-

steht aus 9 Bogen, deren jeder eine lichte Weite von **68** hess. Fuß hat; die letztere aus 7 Bogen mit einer lichten Weite von **108** Fuß. Der Fluthraum beträgt bei jener (incl. eines Durchlasses mit einer Drehbrücke auf der rechten Mainseite) **646** Fuß, bei dieser **756** Fuß. Die Neckarbrücke ist mit Einschluß der Widerlager **1000** Fuß lang und **32** Fuß breit.

3) Geschichte.

Am 10. Januar 1838 schlossen Baden, Hessen-Darmstadt und Frankfurt einen Vertrag wegen Regulirung einer Eisenbahnverbindung zwischen Neckar und Main, nach welchem die hessische Regierung es übernahm, eine Actiengesellschaft für diesen Zweck zu bilden und zu concessioniren. Es fand sich jedoch keine Gesellschaft, um den Bau in der festgesetzten Zeit (4 Jahre) zu vollenden.

Am 16. Juli 1842 wurde im Großherzogthum Hessen ein Gesetz erlassen, nach welchem die Haupteisenbahnlinien auf Staatskosten gebaut werden sollten. Am 25. Februar 1843 schlossen die obengenannten Regierungen einen neuen Vertrag, nach welchem sie sich verpflichteten, eine Eisenbahn von Frankfurt über Darmstadt, Weinheim und Ladenburg auf Staatskosten zu bauen und den Betrieb derselben auf gemeinschaftliche Rechnung durch eine gemeinschaftliche Direction in Darmstadt verwalten zu lassen. Der Bau sollte binnen 3 Jahren vollendet werden.

Ueber den Bau einer Zweigbahn von Offenbach nach Sachsenhausen (Vorstadt von Frankfurt) schlossen Hessen-Darmstadt und Frankfurt am 12. Decbr. 1842 einen besondern Vertrag.

Schon im Jahre 1843 wurde die Hauptbahn, 1844 die gedachte Zweigbahn in Angriff genommen. Die Eröffnung erfolgte in folgenden Abtheilungen:

am 22. Juni 1846 von Langen über Darmstadt bis Heppenheim;
„ 16. Juli „ „ Sachsenhausen bis Langen;
„ 1. Aug. „ „ Heppenheim bis Heidelberg;
„ 16. Apr. 1848 von Sachsenhausen bis Offenbach;
„ 18. Oct. 1849 von Frankfurt am Main bis Sachsenhausen.

4) Anlagecapital.

Dasselbe betrug bis Ende 1857 **10,806,323** Fl. rhein. oder ***6,175,042*** Thlr. (pr. Meile ca. **521,835** Thlr.) Davon kommen

auf Frankfurt: **4,497,046** Fl.,
" Hessen: **4,459,947** Fl.,
" Baden: **1,849,330** Fl.

(Auf die Zweigbahn nach Offenbach hatte Hessen bis Ende 1853 **301,752** Fl. verwendet.)

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen*)	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerd.	zusammen		
		Centner	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.
1846 (1. Aug. bis 31. Dec.)	289439	...	159318	22085	...	181403 †)	103808	77595
1847	771362	120854	...	...	...	491441	...	...
1848	809484	301898	...	...	...	550629	...	...
1849	763063	332574	332509	200507	9163	542179	286161	256018
1850	842254	420273	416399	195118½	16112	627629	297567	330062
1851	826877	487244	429986	206652	10138	646776	284000	362776
1852	848519	744214	493525	206741	6157	734972	290535	437460
1853	701408	1182300	501262	301880	39794	842936	335748	507188
1854	628918	1484931	487502	368608	31871	887981	406988	480993
1855	642537	1551972	521827	393429	63178	978434	442060	536374
1856	709922	1709655	567531	439394	46190	1053116	471098	582018
1857	746959	2147743	654012	509883	66434	1230334	497281	733053

Im Jahre 1846 betrugen die Ausgaben **65⅝**, 1849: **52¾**, 1850: **47⅖**, 1851: **43 $\frac{9}{10}$**, 1852: **40½**, 1853: **39⅖**, 1854: **45⅚**, 1855: **45¼**, 1856: **44¾**, 1857: **40⅖** Proc. der Einnahme.

Das Anlagecapital verzinste sich 1849 mit **2 $\frac{7}{10}$**, 1850 mit **3 $\frac{1}{10}$**, 1851 mit **3⅜**, 1852 mit **4 $\frac{1}{10}$**, 1853 mit **4 $\frac{7}{10}$**, 1854 mit **4½**, 1855 mit fast **5**, 1856 mit **5⅖**, 1857 mit mehr als **6¾** Proc.

Auf der Zweigbahn von Friedrichsfeld nach Mannheim betrugen Frequenz und Einnahme:

1847:	119,599 Personen,	63,731 Ctr.	**22,663**	Fl. rhein.,
1848:	119,637 "	138,326 "	**25,365½**	" "
1849:	95,591 "	147,797 "	**22,018**	" "
1850:	120,064 "	186,850 "	**28,072**	" "
1851:	123,041 "	205,874 "	**31,280**	" "

*) incl. Militärpersonen.

†) Vom 22. Juni bis 31. Juli 1846 wurden 14,542 Fl. eingenommen.

6) **Betriebsmaterial.**

Ende 1856 waren vorhanden:

20 Locomotiven (worunter 10 von Keßler in Carlsruhe, 8 von Sharp u. Brothers in Manchester, 2 von der Maschinenbau-Gesellschaft in Carlsruhe);
19 Tender;
84 Personenwagen mit 3330 Plätzen;
203 Gepäck- und Güterwagen für 15,320 Centner;
2 Schneepflüge.

Main-Rhein-Bahn s. **Mainz-Ludwigshafen.**

---

77. **Main-Weser-Bahn** (Staatsbahn).

1) **Länge und Bahnlinie.**

Länge: **27** Meilen, wovon etwa **18$\frac{1}{6}$** Meilen in Kurhessen, **8** M. im Großherzogthum Hessen und $\frac{5}{6}$ Meile im Gebiete der Stadt Frankfurt. Die Bahn geht von **Cassel** über (Wilhelmshöhe oder) Wahlershausen, Guntershausen (wo die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn einmündet, mit welcher diese Strecke gemeinschaftlich benutzt wird), Gensungen, Wabern, Borken, Zimmersrode, Treysa, Neustadt, Kirchhain, Marburg, Frohnhausen, Lollar, Gießen, Langgöns, Butzbach, Nauheim, Schwalheim, Friedberg, Nieder-Wöllstadt, Großkarben, Dortelweil, Bilbel, Bonames, Bockenheim nach **Frankfurt** a. M. Die Hauptbahnhöfe befinden sich in Cassel, Gießen und Frankfurt.

2) **Beschreibung der Bahn.**

Die Bahn hat mit Ausnahme der 1$\frac{5}{6}$ Meile langen Strecke von Cassel bis Guntershausen nur einfaches Geleise, doch ist der Oberbau auf Doppelbahn berechnet. Die Schienen wiegen größtentheils 20$\frac{1}{4}$ Pfd. pr. Fuß und liegen auf Querschwellen von Eichenholz.

Die horizontalen Strecken betragen zusammen **5⅔** Meilen; das Steigen beträgt auf **8⅓** Meilen zusammen **890¾**, das Fallen auf den übrigen **13** Meilen zusammen **1158⅓** Fuß. Die größte Steigung ist **1** auf **100**.

Die geraden Strecken betragen zusammen **17** Meilen, der kleinste Krümmungshalbmesser **800** preuß. Fuß.

Die größten Bauwerke sind: die Brücke bei Guntershausen, **459** Fuß lang, ein Viaduct bei Friedberg, **876** Fuß lang, **55¼** Fuß hoch, mit **24** Bogen, und ein anderer Viaduct, **237** Fuß lang, **76¾** F. hoch, mit **3** Bogen. Ueberhaupt sind **8** (massive) Brücken von mehr als **30** Fuß lichter Weite, **62** kleinere Brücken und **434** Durchlässe vorhanden. Die größte Höhe der Dämme beträgt **68**, die größte Tiefe der Einschnitte (von denen die 3 bedeutendsten zwischen Lollar und Butzbach vorkommen) **77** Fuß.

3) Geschichte.

Der Staatsvertrag zwischen beiden Hessen und Frankfurt über den Bau der Main-Weser-Bahn wurde am 6. Febr. 1845 zu Cassel abgeschlossen; nach demselben sollte die Bahn binnen 5 Jahren nach erfolgter Ratification vollendet sein. Am 6. August 1846 begannen die Erdarbeiten bei Butzbach; die Eröffnung der einzelnen Bahnstrecken erfolgte in nachstehenden Abschnitten:

am 19. Decbr. 1849 von Cassel bis Wabern;
„ 2. Jan. 1850 von Wabern bis Treysa;
„ 4. März „ „ Treysa bis Kirchhain;
„ 10. „ „ „ Frankfurt a. M. bis Friedberg;
„ 3. April „ „ Kirchhain bis Marburg;
„ 25. Juli „ „ Marburg bis Lollar;
„ 25. Aug. „ „ Lollar bis Gießen;
„ 1. Dec. „ „ Friedberg bis Butzbach;
„ 1. Mai 1851 von Butzbach bis Langgöns;
„ 15. Mai 1852 von Gießen bis Langgöns.

Erst seit dem letztgedachten Tage ist also die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung im Betriebe.

4) Anlagecapital.

Von dem Baucapital, das nach dem Voranschlage auf **15,428,000** Thlr. festgestellt ist, waren bis Ende 1857 erst **13,656,843** Thlr. oder

pr. Meile **505,809** Thlr. verwendet. Doch ist der Bau noch nicht als völlig vollendet anzusehen.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Centner	Einnahme für Personen Thlr.	für Güter Thlr.	außerd. Thlr.	zusammen Thlr.	Ausgaben Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1851	704175	840016	337582	93497	25739	456818	310627	146190
1852	742172	1451700	383482	299373	27534	710389	358654	351735
1853	634555	2066412	410466	479153	19838	909457	468165	441292
1854	619567	2741839	435962	584833	22066	1042861	484528	558333
1855	642128	3164310	482036	662817	14214	1159067	574241	584826
1856	697212	3255736	545718	692486	21571	1259775	579330	680445
1857	730106	3959157	636870	861981	25173	1524024	617327	906697

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Ausgaben 1851: **68**, 1852: **50½**, 1853: **51½**, 1854: **46½**, 1855: **49½**, 1856: **46**, 1857: **40½** Proc.

Die Rein-Einnahme betrug 1851: fast **1⅕**, 1852: über **2¾**, 1853: **3⅖**, 1854: **4⅕**, 1855: **4 3/10**, 1856: über **5**, 1857 fast **6⅔** Procent des Anlagecapitals, im Durchschnitt jährlich fast **4** Proc. Zur Ablieferung an die Staatskassen gelangten 1851: über **1¼**, 1852: fast **2¾**, 1853: **3⅐**, 1854: über **3¾**, 1855: über **2⅔**, 1856: über **3¾**, 1857: über **6⅓**, im Durchschnitt jährlich über **3⅜** Proc. Die Differenzbeträge zwischen Ueberschuß und Ablieferung wurden zur Vermehrung der Materialbestände und des Betriebsmaterials, sowie zur Vervollständigung der Bahn verwendet.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

39 Locomotiven, sämmtlich mit Expansion und mit 6 Rädern, worunter 21 von Keßler in Carlsruhe, 10 von Henschel und Sohn in Cassel und 5 von der Maschinenfabrik in Eßlingen;

27 Tender;

80 Personenwagen mit 3756 Plätzen;

429 Gepäck-, Vieh- und Güterwagen für 55,490 Ctr. (incl. 32 Arbeitswagen).

78. Mainz-Ludwigshafen (Hessische Ludwigsbahn; Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die ganze Bahn von Mainz bis Ludwigshafen ist **9** Meilen lang, von denen jedoch nur die auf großherzoglich hessischem Gebiet liegenden **6$\frac{2}{5}$** Meilen von Mainz bis Bobenheim bei Worms hier in Betracht kommen, da die bayerische Strecke von der Gesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn gebaut ist. Die Stationen der hessischen Strecke sind: **Mainz,** Weisenau, Laubenheim, Bodenheim, Nackenheim, Nierstein, Oppenheim, Guntersblum, Alsheim, Mettenheim, Osthofen, **Worms**. Die Strecke von Worms bis zur Grenze, $\frac{2}{5}$ Meile, ist im Betriebe der pfälzischen Ludwigsbahn. — Hierzu kommen aber noch zwei Verlängerungsbahnen, welche die Bahn mit der Rhein-Nahe-Bahn und Rheinischen Bahn einerseits, mit der Main-Neckar-Bahn, Frankfurt-Hanauer Bahn und Bayerischen Staatsbahn andererseits in directe Verbindung setzen und vereinigt die Main-Rhein-Bahn bilden: a) von **Mainz** nach der Landesgrenze bei **Bingen** (über Budenheim, Heidesheim, Ingelheim und Gaualgesheim) mit einer Verbindungsbahn nach dem jetzigen Bahnhof bei Mainz, **31935** Meter oder **4$\frac{3}{10}$** Meilen lang; b) von **Mainz** nach **Aschaffenburg** (über Großgerau, Darmstadt, wo die Bahn unter der Main-Neckar-Bahn hindurch geführt, Dieburg, Babenhausen, Stockstadt), **69690** Meter oder **9$\frac{2}{5}$** Meilen. Die zweite dieser Bahnen ist bereits vollständig eröffnet. Demnach erhöht sich die Gesammtlänge der Bahn auf etwas über **20** Meilen, wovon fast **16** Meilen eröffnet sind; projectirt wird noch eine zur Verbindung mit Frankfurt dienende Zweigbahn von Bischofsheim am linken Mainufer nach Neu-Isenburg an der Main-Neckar-Bahn oder Frankfurt, etwa **4** Meilen lang.

2) Beschreibung der Bahn*).

Die Bahn — welche nur ein Geleise, aber doppelgeleisigen Unterbau hat — beginnt in dem großen Raume des sogenannten Josephinen-

*) Bezieht sich nur auf die alte Bahn von Mainz bis zur bayerischen Grenze.

Hospitals am Neuthore zu Mainz, durchschneidet die Festungswerke daselbst und zieht sich dann auf einem ½ Stunde langen, 18 bis 20 Fuß hohen Damme hart am Rheinufer hin. Erst von Oppenheim aus verläßt sie das Ufer des Rheins, um sich von Guntersblum aus dem Gebirge zu nähern und so die bedeutenden Orte Alsheim, Mettenheim, Osthofen, Herrnsheim aufzunehmen. Horizontal sind 8777, steigend 3129, fallend 678 preuß. Ruthen; das Steigen beträgt 50⅓, das Fallen 26½ Fuß, das Maximum der Steigung 1 auf 223. Länge der geraden Strecken 10,055 Ruthen, kleinster Krümmungshalbmesser 125⅖ Ruthen. Die größte Höhe der Dämme beträgt 18⅓, die größte Tiefe der Einschnitte über 24 pr. Fuß, die bewegte Erdmasse 84,833 hess. Cubikklafter. Die Kunstarbeiten bestehen in 6 größeren Brücken (worunter aber keine 30 F. lichter Weite erreicht), 110 kleineren Brücken und Durchlässen, 12 Wegüberbrückungen und 2 Viaducten über die Bahn. Das Maximum der Steigung auf den beiden neuen Strecken ist 1 auf 200. Die meisten und kostspieligsten Kunstarbeiten kommen zwischen Mainz und Oppenheim vor, worunter ein kleiner Tunnel durch den Rothenberg bei Nackenheim.

Für den Oberbau ist das System der breitbasigen oder Vignoles-Schienen angenommen, welche auf eichenen Querschwellen ruhen und an den Stoßenden auf Unterlagplatten mit starken Schraubenbolzen verbunden werden. Dieselben wiegen pr. Fuß 20¾ pr. Pfd.

3) Geschichte.

Präliminarverhandlungen im Mai 1844. Subscription 10. bis 17. Juni deff. J. In Folge einer Bevorwortung der zweiten Ständekammer am 17. Febr. 1845 wurde die vorläufige Concession für Hessen-Darmstadt Ende März deff. J., die definitive Concession am 15. Aug. 1845 ertheilt, worauf am 8. und 9. Octbr. deff. J. die erste Generalversammlung in Mainz stattfand. Genehmigung der Statuten am 25. März 1846. Beginn des Baues am 7. Juni 1847. Der hemmende Einfluß der Jahre 1848 und 1849 machte es unmöglich, den Bau innerhalb der in der Concession bestimmten fünfjährigen Frist — bis zum 15. Aug. 1850 — zu vollenden; indeß ist diese Frist durch Rescript vom 19. Febr. deff. J. auf weitere drei Jahre — bis zum 15. Aug. 1853 — verlängert worden.

Die Strecke von Mainz bis Oppenheim (2½ Meilen) wurde am 23. März 1853 eröffnet, die Strecke von Oppenheim bis Alsheim

(1 Meile) am 10. Juli, die von da bis Osthofen am 23. Juli, die von Osthofen bis Worms am 25. August desselben Jahres. Am 22. Oct. wurde das Geleise zwischen Worms und der bayerischen Grenze geschlossen und am 15. Nov. 1853 die ganze Bahn dem Verkehr eröffnet.

In der Generalversammlung am 23. April 1855 wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, die Concession zu einer Bahn von Mainz nach Bingen und einer Zweigbahn nach der Landesgrenze bei Kreuznach zu erwerben. Die außerordentliche Generalversammlung am 16. Octbr. 1855 genehmigte die Anträge des Verwaltungsraths in Betreff zweier Bahnen von Mainz nach Bingen einerseits und nach Aschaffenburg andererseits. Am 3. Januar 1856 wurde die Concession zu derselben auf 99 Jahre ertheilt. Der Bau sollte im Jahre 1859 vollendet werden. Bereits am 1. August 1858 wurde die über 5 Meilen lange Strecke von Mainz nach Darmstadt eröffnet; am 2. Dec. 1858 erfolgte die Eröffnung der Strecke von Darmstadt bis Aschaffenburg für Güter- und am 25. Decbr. 1858 für Personentransport. Die Generalversammlung am 27. April 1857 beschloß den Bau einer Rheinbrücke bei Mainz (oberhalb der Mündung des Mains) zur Verbindung der linksrheinischen und rechtsrheinischen Bahnstrecken. Die Generalversammlung am 26. April 1858 ermächtigte den Verwaltungsrath, die Concession zum Bau einer Zweigbahn von Bischofsheim nach Neu-Isenburg oder Frankfurt a. M. zu erwerben.

4) **Anlagecapital.**

1) Actiencapital: **8,000,000** Fl. in Actien à **250** Fl.

(In den Statuten ist das Gesellschaftscapital auf **5,000,000** Fl. in **20,000** Actien à **250** Fl. festgesetzt. Da jedoch nach und nach viele Actionaire mit ihren Einzahlungen im Rückstande blieben, so daß sich der Betrag der gültigen Actien auf **2,691,750** Fl. und durch Ankauf und Amortisation von 66 Actien auf **2,675,250** Fl. vermindert hat, auch die revidirten Voranschläge einen erheblich kleinern Bauaufwand in Aussicht stellten, so wurde später (jedoch ohne ausdrückliche Abänderung der Statuten) das Baucapital zu höchstens **4** Mill. Gulden angenommen. In Gemäßheit eines im Jahre 1852 mit der großherzoglich hessischen Staatsregierung auf Grund der Beschlüsse beider hessischen Kammern abgeschlossenen Vertrags betheiligte sich der Staat am Actiencapital mit **1,200,000** Fl. in Actien Lit. B., welche bis 31. Decbr. 1862 erst dann einen Antheil am Reinertrage der Bahn

erhalten sollen, wenn auf alle Privatactien 4 Procent Zinsen vertheilt sind. Nach Beschluß der Generalversammlung am 16. Octbr. 1855 wurde das Actiencapital durch Emission von 499 alten Actien Lit. A. und 16,000 neuen Actien Lit. C. auf 8 Mill. Fl. erhöht. Die letztern beziehen bis zum Jahre 1860, von welchem an sie an der Dividende Theil nehmen, 5 Procent Zinsen.)

2) Anleihe: 4 Mill. Fl. zu 4½ Procent mit Amortisation von ½ Procent von 1859 an (aufgenommen nach Beschluß vom 16. Octbr. 1855 statt der am 23. Apr. 1855 beschlossenen Anleihe von 500,000 Fl.).

Demnach beträgt das gesammte Anlagecapital zur Zeit 12 Mill. Fl., wovon auf die Bahn bis Bingen 2,300,000 Fl., auf die Bahn nach Aschaffenburg 4,600,000 Fl., auf die Durchführung durch Mainz 450,000 Fl., auf die Dampffähre bei Mainz 250,000 Fl. gerechnet sind. Behufs des Baues einer Rheinbrücke bei Mainz soll das Gesellschaftscapital um höchstens 3 Mill. Fl. erhöht werden, behufs der Frankfurter Zweigbahn um 1 Mill. Fl.*) Die Gesammtkosten für die alte Bahn betrugen bis Ende 1855: 4,490,708 Fl., bis Ende 1856: 4,915,036 Fl. oder pro Meile 765,582 Fl. (437,475 Thlr.). Für die neuen Strecken waren Ende 1857 verausgabt: 2,730,109 Fl.

5) Verhältniß zum Staate.

Nach der Concessions=Urkunde ist die Dauer der Concession auf 99 Jahre festgesetzt; nach Ablauf derselben wird in dem Falle, daß der Staat die Bahn übernimmt, der Werth der Bahn und des Betriebsmaterials durch Taxation bestimmt. Hält die Staatsregierung es jedoch schon früher für angemessen, die Bahn zu einer Staatsbahn zu erklären und auf Staatskosten verwalten zu lassen, so kann dies nach Ablauf von 25 Jahren gegen Erstattung der Anlagekosten geschehen. Briefe und Postpackereien sind in einem von der Post gestellten Wagen unentgeltlich mitzunehmen. Einer besondern Besteuerung soll die Gesellschaft hinsichtlich ihres Eigenthums und Geschäftsbetriebs nicht unterworfen werden.

---

*) Nach dem Beschlusse der hessen=darmstädtischen Kammern (März 1858) soll der Gesellschaft nach dem von derselben gestellten Antrage gestattet werden, im Falle der Ausführung des Brückenbaues die 4800 Staatsactien gegen eine gleiche Summe privilegirter Obligationen zu 4½ Procent *binnen 2 Jahren umzutauschen*.

6) Verfassung.

Sitz, Verwaltung und Domicil der Gesellschaft — welche den Namen Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft führt — befinden sich in Mainz. An ihrer Spitze steht ein Verwaltungsrath von 7 Mitgliedern und 7 Ersatzmännern, die auf 3 Jahre gewählt werden. Für den Betrieb wird von demselben ein Director gewählt. Den Berathungen des Verwaltungsrathes wohnt ein Commissar der Staatsregierung bei. Die ordentlichen Generalversammlungen der Actionaire fanden während des Baues (vom Jahre 1847 an) im Mai, nach vollendetem Bau im April jedes Jahres statt. In denselben repräsentirt der Staat vom Jahre 1853 an jedesmal ein Drittel der abstimmenden Actionaire. Nur Actionaire, welche **8** oder mehr Actien besitzen, sind stimmfähig und berechtigt, in den Generalversammlungen zu erscheinen; **8** Actien geben immer eine Stimme, aber mehr als 10 Stimmen kann kein Actionair in sich vereinigen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme f. Personen Fl. rh.	f. Güter Fl. rh.	außerdem Fl. rh.	zusammen Fl. rh.	Betriebs-Ausgaben Fl. rh.	Reine Einnahme Fl. rh.
1853	252283	144210	....	....	....	82535	48968	33567
1854	505757	819529	185552	67763	5424	258739	132813	125926
1855	625475	1136521	212009	92130	13861	318099½	142787	175312½
1856	673063	1059530	225926	107350	21356	354632	145180	209452
1857	674284	1248184	245960	124228½	22937	393126	150248	242877½

Nach Procenten der Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1853: **59⅓**, 1854: **51⅓**, 1855: **44 $\frac{9}{10}$**, 1856: über **40**, 1857: **38⅕** Procent.

8) Rentabilität.

Für die Betriebszeit des Jahres 1853 (5 Monate) wurden 1¼ Procent (entsprechend 3 Procent pr. Jahr), für das Jahr 1854 4 $\frac{5}{12}$ Procent (incl. $\frac{5}{12}$ Proc. Nachzahlung für 1853) als Dividende vertheilt; für 1855 erhielten sämmtliche Actien Lit. A. und B. 4½, für 1856 und 1857 aber je 5 Procent.

Durchschnittliche Dividende: **4 $\frac{4}{7}$** Procent.

9) Reservefonds.

Der nach Eröffnung der ganzen Bahn zu bildende Reservefonds soll nur dann bedacht werden, wenn auf jede Actie eine Dividende von mindestens **4** Procent vertheilt werden kann. Bis zum Jahre **1862** soll erst dann aus den jeweiligen Reineinkünften der Bahn eine Tantième zum Reservefonds geschlagen werden, wenn der Staat sowohl für das betreffende Jahr, als für die Vergangenheit auf den Betrag seiner Actien eine Dividende von **4** Procent erhalten hat. Wenn der Reservefonds den zehnten Theil des Gesellschaftscapitals erreicht hat, soll die Generalversammlung bestimmen, ob derselbe noch weiter vermehrt werden soll. — Gegenwärtig bilden die der Gesellschaft aus caducirten Actien anheimgefallenen **453,555** Fl. statutengemäß den Reservefonds, sind aber vorläufig zum Bahnbau verwendet. Von jenem Betrage sind **61,608½** Fl. abgeschrieben, welche zur Gleichstellung der Actien Lit. A. und B. an die Regierung ausbezahlt sind, so daß dieser eventuelle Reservefonds noch **391,947** Fl. beträgt.

Durch Beschluß der Generalversammlung am 27. April 1857 wurde ein Erneuerungsfonds für Oberbau und Betriebsmaterial begründet und für 1856 mit **37,271** Fl. dotirt (wovon **32,435** Fl. Agiogewinn), für 1857 mit **35,020** Fl., wodurch er auf **65,732** Fl. gestiegen ist.

10) Betriebsmaterial.

8 Locomotiven (aus der Maschinenfabrik von Emil Keßler in Eßlingen), wovon 2 Gütermaschinen;
36 Personenwagen mit 1528 Sitzplätzen;
5 Gepäckwagen und
89 Güterwagen mit 11,700 Ctr. Ladungsfähigkeit.

(Für die neuen Bahnstrecken sind 40 Personenwagen und 45 Gepäck- und Güterwagen bestellt. Die Locomotiven liefert die oben genannte Fabrik.)

79. Mecklenburgische Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **38,726** preuß. Ruthen oder **19⅔** Meilen. Die Bahn zweigt sich von der Berlin-Hamburger bei **Hagenow** ab, geht über

Alt-Zachun nach Schwerin, dann am westlichen Ufer des Schweriner Sees bis Kleinen. Hier geht eine Zweigbahn in nördlicher Richtung nach **Wismar** ab; die Hauptbahn geht in östlicher, später nordöstlicher und nördlicher Richtung über Blankenberg bei Warin, Warnow, Bützow (wo eine zweite Zweigbahn rechts oder östlich nach **Güstrow** abgeht) und Schwaan nach **Rostock**. Die Zweigbahn nach Wismar ist **2$\frac{1}{10}$** Meilen, die nach Güstrow **1$\frac{4}{5}$** Meilen lang; auf die Hauptbahn kommen **15$\frac{2}{5}$** Meilen, und zwar sind Schwerin **3$\frac{7}{10}$**, Kleinen **5$\frac{9}{10}$**, Blankenberg **8$\frac{1}{5}$**, Bützow **11$\frac{3}{10}$**, Schwaan **13$\frac{1}{5}$**, Rostock **15$\frac{2}{5}$** Meilen von Hagenow entfernt. Außer den genannten 9 Hauptstationen befinden sich Anhaltepunkte bei Alt-Zachun, Warnow und Beutschow.

(Projectirt wird eine Fortsetzung von Güstrow über Teterow, Malchin, Stavenhagen, Jürgensdorf, Neu-Brandenburg bis zur preuß. Grenze bei Straßburg, **15$\frac{2}{5}$** Meilen, zum Anschluß an die Berlin-Stettiner Bahn bei Pasewalk.)

2) Beschreibung der Bahn.

Die ganze Bahn ist einspurig, doch hat die Bahnkrone zwischen Hagenow und Schwerin die für Doppelgeleis nöthige Breite von **26** Fuß; weiterhin ist sie nur **14—16** Fuß breit. Der Oberbau besteht zwischen Schwerin und Hagenow in breitbasigen Schienen, pr. Fuß 21 Pfund schwer, die mit Hakennägeln auf eichenen Querschwellen befestigt sind. Die übrigen Strecken haben Stuhlschienen, pr. Fuß 19 Pfd. schwer, die auf Querschwellen von kyanisirtem Tannenholz liegen.

Die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse sind günstig: das Maximum der Steigung beträgt **1** auf **200**. Horizontal sind **8702**, steigend **8130**, fallend **13,689** Ruthen; das Steigen beträgt im Ganzen **320**, das Fallen **376** Fuß. Desto ungünstiger ist die Beschaffenheit des an vielen Stellen aus Moorgrund bestehenden Bodens. Auf der ganzen Bahn kommen 52 Brücken (die bedeutendste über die Warnow), 8 Ueber- und 13 Unterbrückungen, 40 Doppeldurchlässe, 83 Durchlässe und 116 Seitendurchlässe vor. Die Höhe der Dämme und Tiefe der Einschnitte steigt an mehreren Stellen auf **30** Fuß.

3) Geschichte.

Im Jahre 1844 vereinigten sich Regierung und Stände über den Bau einer Eisenbahn von Schwerin nach Hagenow auf Staatskosten.

Später bildeten sich aber zwei Gesellschaften für den Bau einer Schwerin-Rostocker und einer Schwerin-Wismarer Bahn; jene wurde am 8. März 1845 concessionirt und erhielt auch die Strecke von Hagenow bis Schwerin. Das Capital der erstern betrug **2,200,000**, das der letztern **1,200,000** Thlr. Hierzu kam noch eine dritte Gesellschaft für den Bau einer Güstrow-Bützower Eisenbahn, concessionirt am 3. April 1845. Die Statuten der beiden ersteren wurden am 14. Juli 1845, die der letztern am 6. Decbr. dess. J. bestätigt. Alle drei vereinigten sich unter den vom Staat gestellten Bedingungen (vom 20. Jan. 1846) am 24. Febr. dess. J. zu einer einzigen Gesellschaft, deren Statut bestätigt und denen Concession ertheilt ward am 10. März dess. J. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Arndt** im Juni 1846. Wegen finanzieller Bedrängniß wurde der Bau 1848—49 1½ Jahr lang unterbrochen. — Eröffnet wurde die Bahn in folgenden Abschnitten: 1) Hagenow-Schwerin am 1. Mai 1847; 2) Schwerin-Wismar 12. Juli 1848; 3) Kleinen-Rostock und Bützow-Güstrow am 13. Mai 1850. — Im Jahre 1856 wurden die Vorarbeiten zu einer Fortsetzung der Bahn von Güstrow bis zur Berlin-Stettiner Bahn (s. oben) ausgeführt. Die Kosten dieser mecklenburgischen Ostbahn oder mecklenburgisch-pommerschen Bahn, deren Terrain sehr günstig ist, sind zu **5,025,000** Thlr. veranschlagt. Aber sowohl am 5. December 1856, als am 5. December 1857 verweigerte der Landtag jede Geldhülfe zu diesem Bahnbau. (S. Nachtrag.)

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **4,350,000** Thlr. in Actien zu **200** Thlr.

2) Anleihen: **1,948,000** Thlr., nämlich: a) **1,600,000** Thlr. in Prioritäts-Obligationen Lit. A. **900,000** Thaler und Lit. B. **700,000** Thlr. zu **4** Procent mit ½ Procent Amortisation nach Beschluß der Generalversammlung am 27. Septbr. 1847 (der ursprüngliche Zinsfuß von **4½** Procent ist seit 2. Januar 1856 auf **4** Procent herabgesetzt, und gleichzeitig jeder Unterschied der Prioritäten von Lit. A. und Lit. B. aufgehoben); b) **348,000** Thaler in Prioritätsactien à **80** Thlr. zu **4** Procent sind den Actionairen für rückständige Actienzinsen der Jahre 1848—49 zugetheilt worden nach Beschluß der Generalversammlung vom 28. April 1849. Die Amortisation dieser Schuldverschreibungen mit 1 Procent hat 1858 begonnen.

Das gesammte Anlagecapital beträgt somit **6,298,000** Thlr. oder

pr. Meile **320,000** Thlr. Ende 1857 waren auf die Bahn verwandt **6,426,820** Thlr. oder pr. Meile **326,787** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Regierung hat sich den Rückkauf der Bahn nach Verlauf von 30 Jahren vom Tage der Eröffnung an gegen Bezahlung des 25fachen Betrags des Durchschnittsertrags der letzten 5 Jahre vorbehalten.

6) Verfassung.

Die Direction hat ihren Sitz in Schwerin. Der Ausschuß besteht aus 16 Mitgliedern. Die ordentlichen Generalversammlungen finden jährlich vor Ende des Monats Mai statt.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1847	....	....	....	....	....	34644	19170	15474
1848	96630	170260	40732	20276	818	61826	39824	22002
1849	126418	260401	61913	32013	3554	97481	59503	37978
1850	192587	486732	125066	54286	3601	182953	123240	59713
1851	239527	899022	158987	84718	10835	254540	148684	105856
1852	266588	1087658	171777	98443	2461	272690	151847	120843
1853	277190	1538336	175962	125714	3365	305041	184185	120857
1854	276749	2070719	189699	164476	1525	355700½	203002	152698
1855	258398	2577000	201158	214448	1275	416882	235760	181122
1856	278818	2339431	213585	195082	1985	410652	225050	185602
1857	300316	2378775	230839	205383	16429	452651	257219	195432

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Ausgaben 1847: **$55\frac{1}{3}$**, 1848: **$64\frac{2}{5}$**, 1849: **61**, 1850: **$67\frac{1}{3}$**, 1851: **$58\frac{2}{5}$**, 852: **$55\frac{2}{3}$**, 1853: **$60\frac{1}{3}$**, 1854: über **59**, 1855: **$56\frac{1}{2}$**, 1856: **$60\frac{2}{5}$**, 1857: **$60\frac{4}{5}$** Procent.

8) Rentabilität.

Während der Bauzeit (bis Ende Juni 1850) wurden die Einzahlungen mit **4** Procent verzinst. Doch konnten die Zinsen für die Jahre 1848 und 1849 nach dem Beschluß der Generalversammlung vom

28. April 1849 nur durch Gewährung **4**procentiger Obligationen im Betrag von **348,000** Thlr. gewährt werden (s. oben). An Dividenden wurden vertheilt für 1851: $\frac{1}{4}$ Procent, für 1852 und 1853: je $\frac{3}{4}$ Procent, für 1854: **1$\frac{1}{4}$**, für 1855: **1$\frac{1}{2}$**, für 1856: gleichfalls **1$\frac{1}{2}$**, für 1857: **2** Procent, was als durchschnittliche Dividende **1$\frac{3}{7}$** Procent giebt.

Mehr als **10** Procent des vorhandenen Actiencapitals dürfen in einem Jahre nicht vertheilt werden. Uebersteigt der Reinertrag eines Jahres **10** Procent, so ist von dem Mehrertrage **1** Procent des Actiencapitals zur Amortisation desselben (durch Ankauf von Actien), der Rest aber zum Nutzen der Eisenbahn selbst zu verwenden.

9) Reservefonds.

Derselbe erhielt für 1851 zum ersten Male eine Dotation von **10,875** Thlr. und wurde von da an jährlich um dieselbe Summe vermehrt. Höher als **10** Procent des Grundcapitals darf sich der Reservefonds niemals belaufen. Ende 1857 betrug er **71,480** Thaler. — Außerdem ist ein Ergänzungs- und Erneuerungsfonds begründet und für 1857 mit **33,000** Thlr. dotirt worden.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

21 Locomotiven (20 von Borsig, 1 von Wöhlert in Berlin, alle mit 6 Rädern und mit Expansion versehen, 5 sind gekuppelt);
21 Tender;
34 Personenwagen mit 1614 Plätzen;
262 andere Wagen (worunter 4 Gepäck-, 4 combinirte Post- und Gepäck-, 36 Viehwagen) mit 34,580 Ctr. Tragfähigkeit.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

80. Mühlheim-Essen (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn ist nur ca. 1$\frac{1}{2}$ Meilen lang und nur zum Transport von Gütern, namentlich Kohlen, bestimmt, auch nur für Pferdebetrieb eingerichtet.

2) Geschichte.

Das Statut vom 20. Januar 1854 wurde am 13. März 1854 bestätigt. Am 15. Jan. 1858 fand die erste Versuchsfahrt mit einem Kohlentrain statt, am 29. März d. J. die Revision und Abnahme der Bahn durch die Staatsbehörde. Von der Eröffnung ist uns noch nichts bekannt geworden.

3) Anlagecapital.

Das Anlagecapital (anfangs nur zu **180,000** Thlr. angenommen, aber durch Beschluß der Generalversammlung am 12. November 1857 um **120,000** Thlr. erhöht) beträgt **300,000** Thlr. und ist durch 1000 Stück Stammactien Lit. A. à **100** Thlr. und 2000 Prioritäts-Stamm-Actien Lit. B. à **100** Thlr aufgebracht. Die letztern erhalten zunächst **4½** Procent.

---

81. München-Starnberg
(Privatbahn unter Staatsverwaltung).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **2⅗** Meilen. Die Bahn mündet bei **Pasing** unweit München in die bayerische Maximiliansbahn (München-Augsburger Bahn) und geht von da über Planegg, Gauting und Mühlthal nach **Starnberg**.

2) Beschreibung der Bahn.

Horizontal sind **302**, steigend **3736**, fallend **77** preuß. Ruthen. Das Steigen beträgt fast **307**, das Fallen nur **3¾** Fuß, das Maximum der Steigung **1 : 100**. Die geraden Strecken betragen **3237**, die Curven **880** Ruthen. Die Kunstbauten bestehen in einer Brücke, 4 Durchlässen und 4 Durchfahrten für Wege. Die Schienen wiegen pr. Fuß **17¼** Pfund und liegen auf Schwellen von Föhrenholz.

3) Geschichte.

Das früher projectirte Actienunternehmen ist nicht zu Stande gekommen, aber am 18. November 1853 wurde dem Unternehmer Bau-

rath **Himbsel** zu München zur Erbauung der Eisenbahn Concession ertheilt. Im Jahre 1854 wurde die Bahn in folgenden Abschnitten in Betrieb gesetzt: am 21. Mai von Pasing bis Planegg, am 16. Juli von Planegg bis Gauting, am 10. Septbr. von Gauting bis Mühlthal, am 15. Decbr. von Mühlthal bis Starnberg. Den Betrieb der Bahn hat der Staat auf 54 Jahre gegen einen jährlichen Pachtschilling von **45,000** Fl. übernommen.

4) Anlagecapital.

1 Mill. Fl. rhein.

---

† 82. Münster-Hamm (Staatsbahn, sonst Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **9280** Ruthen oder **4**$\frac{7}{10}$ Meilen. Die Bahn geht von **Münster** in südlicher Richtung über Drensteinfurt nach **Hamm** und mündet hier in die Cöln-Mindener Eisenbahn. Anhaltepunkte sind bei Rinkerode, Dickeweib, Herbern und Ermelinghoff.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur einfaches Geleise, doch ist der Unterbau für Doppelgeleise eingerichtet und **26** Fuß breit.

Von Münster bis Hamm sind **3871** Ruthen steigend um **80**$\frac{3}{4}$ F., **4354** Ruthen fallend um **73** Fuß, **1055** Ruthen horizontal. Das Maximum der Steigung ist **1** auf **303**. Auf die geradlinigen Strecken fallen **8200**$\frac{1}{4}$, auf die Curven **1079**$\frac{3}{4}$ Ruthen.

Der Oberbau besteht aus breitbasigen Schienen, meist **18** Fuß lang und pr. Fuß 20 Pfd. schwer, die auf 44,000 eichenen Schwellen von **8** Fuß Länge, **12** Zoll Breite und **6** Zoll Dicke liegen.

Die Kunstarbeiten bestehen in 78 Brücken und Durchlässen und sind von keiner Erheblichkeit.

3) Geschichte.

Aufforderung zur Subscription durch ein in Münster gebildetes Comité 5. Febr. 1844. Betheiligung des Staats verweigert 28. ej. Neue Subscription bis 15. Juni dess. J. Erste Generalversammlung

21. Octbr. dess. J. Vorläufige Concession 9. Mai 1845, definitive 19. Januar 1846. Eröffnung der Bahn 26. Mai 1848, für Gütertransport 8. Juli dess. J. Die Generalversammlung am 12. Februar 1852 beschließt die Auflösung der Gesellschaft und Abtretung der Bahn an den Staat gegen **4** Procent Rente, auf Grund eines mit der Direction der westphälischen Staatseisenbahn vereinbarten Vertrags vom $\frac{16}{18}$ Decbr. 1851, dem aber die Genehmigung des Staats nicht ertheilt wurde. Erst im October 1853 kam (im Wesentlichen unter denselben Bedingungen) eine neue Vereinbarung zu Stande; die Generalversammlung am 2. Decbr. dess. J. ertheilte dem geschlossenen Vergleiche mit 9625 gegen 40 Stimmen ihre Zustimmung und am 1. Jan. 1855 ist die ganze Bahn in das Eigenthum des Staats übergegangen (Gesetz vom 30. April 1855). Die Auflösung der Gesellschaft wurde genehmigt am 7. Mai 1855.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **1,300,000** Thlr. in Actien à **100** Thlr.

2) Prioritätsanleihe: **200,000** Thaler zu **4½** Procent, beschlossen am 11. Februar 1851, genehmigt am 23. August dess. Jahres. Zur Amortisation wird von 1854 an ½ Procent verwendet. Demnach beträgt das ganze Anlagecapital **1,500,000** Thaler oder pr. Meile **318,500** Thlr.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme f. Pers. Thlr.	f. Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1848	132707	120095	30917	6358	1292	38567	17946	20621
1849	144183	311979	40090	18710	8163½	66963½	33020½	33943
1850	127697	465770	45940	28699	6990½	81629½	39791	41838
1851	127291	557689	48000	34029½	8256	90285	45347	44938
1852	128992	723812	46875	41534	8430	96839	44574	52265
1853	102837	855357	49477	50954	9491½	109922	57979	51943
1854	117468	895310	50501	55906	9824	116231	52726	63505
1855	130852	1484500	50070	75631	10744	136445	76053	60392

Demnach betrugen die Betriebs-Ausgaben 1848: **46½**, 1849: **49**, 1850: **48¾**, 1851: **50¼**, 1852: **46**, 1853: **52¾**, 1854: **46**, 1855: **55¾** Procent der Brutto-Einnahme.

6) Rentabilität.

Die Dividende betrug für 1849: **$2\frac{2}{3}$**, 1850: **$3\frac{1}{4}$**, 1851: **2**, 1852: **$2\frac{7}{8}$**, 1853: **$3\frac{1}{4}$**, 1854: **$3\frac{3}{4}$** Procent, was durchschnittlich fast **3** Proc. ergiebt; von 1855 an beträgt die Actienrente jährlich **4** Proc.

7) Betriebsmaterial.

5 Locomotiven (aus der Fabrik von Borsig in Berlin);
4 Tender;
15 Personenwagen;
95 Güter- und andere Wagen.

8) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

†83. Nassauische Rhein- und Lahn-Eisenbahn (Staatsbahn, sonst Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht von **Wiesbaden** durch das Rheinthal über Biberich-Mosbach, Rüdesheim, Caub, Goarshausen und Braubach bis an die nassauische Grenze bei **Niederlahnstein** und von da durch das Lahnthal über Ems, Nassau, Diez, Limburg, Runkel und Weilburg bis an die nassauische Grenze unweit **Braunfels**. Länge: **22** Meilen. Vollendet ist zur Zeit nur die **$4\frac{1}{4}$** Meilen lange Strecke von Wiesbaden bis Rüdesheim, sowie die **$1\frac{3}{5}$** M. lange Strecke von Niederlahnstein bis Ems, zusammen ca. **$5\frac{5}{6}$** Meilen. Anhaltepunkte zwischen Wiesbaden und Rüdesheim sind: Biberich-Mosbach, Schierstein, Niederwalluf, Eltville, Hattenheim, Oestrich, Winkel und Geisenheim.

2) Geschichte.

Zum Bau einer Bahn von Wiesbaden nach Niederlahnstein wurde der Gesellschaft unter der Benennung **„Wiesbadener Eisenbahngesellschaft"** Concession zugesichert 11. Decbr. 1852 und 31. Mai 1853, ertheilt 23. Juni 1853. Erster Spatenstich 26. Septbr. 1853. Beginn der Expropriation 21. Novbr. 1853. Beginn der Erdarbeiten bei

Niederwalluf 7. Februar 1854. Durch Decret vom 24. August 1855 wurde der Gesellschaft auch für die Lahnthal-Bahn Concession zugesichert, und nachdem in der Sitzung der nass. Ständeversammlung vom 16. August 1856 eine Zinsgarantie genehmigt worden war, wurde die definitive Concession durch Decret vom 31. März 1857 ertheilt.

Die Strecke von der Mosbacher Curve bei Biberich bis Rüdesheim, $3\frac{3}{4}$ Meilen lang, wurde am 24. Juli 1856 vorläufig und am 9. Aug. 1856 definitiv eröffnet. Am 11. Februar 1857 wurde auch die $\frac{1}{2}$ M. lange Strecke von Wiesbaden bis zur Mosbacher Curve eröffnet, sowie am 31. Mai 1858 die Strecke von Niederlahnstein bis Ems. Die letztere ist bald nachher durch Erdstürze unfahrbar geworden und wird seitdem nicht mehr befahren.

Die Generalversammlung am 17. März 1858 ermächtigte den Verwaltungsrath, der Regierung die Fortsetzung des Baues auf Kosten der Gesellschaft zu übertragen. Die Ständeversammlung genehmigte am 20. Mai 1858 den Ausbau der Bahn auf Staatskosten und beantragte die Beseitigung der Gesellschaft, weil dieselbe ihren Verbindlichkeiten in sehr ungenügender Weise nachgekommen sei. Am 26. Juli genehmigte die 2. Kammer den von der Regierung vorgelegten Gesetzentwurf, wonach sofort nach der bevorstehenden Einziehung der Concession die Rheinbahn sowohl als auch die Lahnbahn auf Kosten und für Rechnung des Staats fortgebaut werden sollen. Auch die erste Kammer trat am 28. Juli bei. Für den Ausbau der Bahn wurden **4** Mill. Fl. bewilligt. (S. Nachtrag.)

3) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **8** Mill. Fl. rh. in Actien à **240** Fl.

2) Prioritätsanleihe: **12** Mill. Fl. in Obligationen à **240** Fl. zu **4** Procent. Das gesammte statutenmäßige Anlagecapital beträgt daher **20** Mill. Fl., für welche die Regierung der Gesellschaft für die ersten 50 Jahre der Concession eine Zinsgarantie von $2\frac{2}{5}$ Procent bewilligt hat. Die Gesellschaft darf diese Garantie zur Emission von **12** Mill. Fl. **4**procentiger Obligationen verwenden. Wenn der Bau beider Bahnen weniger als **20** Mill. Fl. kostet, so vermindert sich die vom Staate zu leistende Garantie um diesen Minderbetrag; auf keinen Fall hat derselbe jährlich mehr als **480,000** Fl. zu zahlen. Sollte der Staat in Folge dieser Garantie eine Zahlung leisten müssen, so werden ihm die vorgeschossenen Summen, wenn die Zahlung während des Baues erfolgt, aus den eigenen Mitteln der Gesellschaft, wenn sie aber nach voll-

endetem Bau erfolgt, aus der den Betrag von **480,000** Fl. übersteigenden Mehreinnahme der zunächst folgenden Jahre ersetzt. — Die Obligationen müssen binnen 50 Jahren vom Tage der Concession an eingelöst werden. Nach dem Tilgungsplan werden dazu jährlich $\frac{3}{4}$ Procent verwandt und die Tilgung dauert 47 Jahre. Mit der Amortisation muß jedenfalls spätestens dann begonnen werden, sobald die Actionaire einen höhern Betrag als **5** Procent vom Actiencapital beziehen. — Nach Zurückzahlung der Obligationen sind auch die Stamm-Actien einzulösen, und zwar nach dem Tilgungsplan binnen 37 Jahren mit **1** Procent jährlich bei einer Verzinsung von **5** Procent.

(Ursprünglich war das Actiencapital zu **24** Mill. Fl. in Actien à **240** Fl. bestimmt.)

Die Rheinbahn von Rüdesheim bis Lahnstein ist zu **6,200,000** Fl., die Lahnbahn zu **15** Mill. Fl. veranschlagt. Die fertige Bahnstrecke bis Rüdesheim soll **4,470,000** Fl. kosten*).

4) Verhältniß zum Staate.

Ueber die Zinsgarantie des Staates s. vorhin. Nach der ersten Concession von 1853 sollte die Rheinbahn binnen 3 Jahren vollendet werden, nach der zweiten Concession aber beide Bahnen innerhalb vier Jahren oder bis zum 1. Decbr. 1860. Wird diese Frist nicht eingehalten, oder eine oder mehrere Abtheilungen der Bahn nicht in der von der Landesregierung festgesetzten Frist in Angriff genommen oder vollendet, so ist der Staat berechtigt, die Eisenbahnen, soweit sie gebaut sind, ohne Leistung einer Entschädigung als Eigenthum an sich zu ziehen. Jedenfalls aber hat die Regierung das Recht, nach erfolgter Tilgung der Actien beide Bahnen als Eigenthum des Staats einzuziehen, ohne zu weiteren Ersatzleistungen als zur Entschädigung für die mit zu übernehmenden Vorräthe und Betriebsmaterial verbunden zu sein.

5) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihr Domicil in Wiesbaden. Sie wird durch einen aus 8—15 Mitgliedern, von denen mindestens 4 Angehörige des Herzogthums Nassau sein müssen und jeder Inhaber von 30 Actien sein muß, bestehenden Verwaltungsrath vertreten. Bis 5 Jahre nach Vollendung beider Bahnen bilden 14 in den Statuten benannte

*) Bis jetzt scheint nur der kleinste Theil des Actiencapitals realisirt zu sein, etwa 5 Mill. Francs oder noch nicht $2\frac{1}{2}$ Mill. Fl.

Herren (wovon 5 in Paris wohnhaft, 4 Engländer und 4 Nassauer) den Verwaltungsrath, mit der Befugniß, sich bis zu 15 Mitgliedern zu ergänzen. Vom Tage des Betriebs der ganzen Linie an dauert die Function der Administration 5 Jahre; nachher treten jährlich 3 aus.

Die Generalversammlung wird jährlich einmal nach Wiesbaden berufen und besteht aus allen Actionairen, die 20 oder mehr Actien besitzen. Je 20 Actien geben eine Stimme.

6) Frequenz und Einnahme.

Von Wiesbaden bis Rüdesheim betrug die Frequenz im Jahre 1857: 255,394 Personen, die Einnahme **78,395** Fl.

7) Rentabilität.

Während der Bauzeit erhalten die Actionaire **4** Procent Zinsen. Nach Vollendung des Baues wird der Reinertrag folgendermaßen verwendet: 1) zur Bildung eines Reservefonds (der Betrag desselben wird vom Verwaltungsrath festgesetzt); 2) zur Verzinsung der Obligationen; 3) zur Amortisation der Obligationen und später der Stammactien; 4) zur Zahlung einer Dividende von **5** Procent auf die nicht umgetauschten Actien der Wiesbadener Eisenbahngesellschaft; 5) zur Zahlung einer Dividende von **5** Procent auf die Stammactien der neuen Gesellschaft; 6) der dann noch bleibende Ueberschuß des reinen Gewinns wird unter die Actionaire der neuen Gesellschaft vertheilt, wobei jedoch $\frac{1}{10}$ für die Gründer der Gesellschaft oder deren Rechtsnachfolger verwendet wird. Dieses Zehntel wird repräsentirt durch 300 Fondateurs-Actien. Die Bezahlung der **5** Procent Dividende findet halbjährlich statt.

---

84. Neisse-Brieg (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **11,664** preuß. Ruthen oder $5\frac{9}{10}$ Meilen. Die Bahn, eine Zweigbahn der oberschlesischen Eisenbahn, verläßt dieselbe **690** Ruthen oder $\frac{1}{3}$ Meile vom Bahnhofe zu **Brieg** unweit Paulau und geht in ziemlich südlicher Richtung über Grottkau (Station) bis zur Festung **Neisse**. Anhaltepunkte sind zwischen Brieg und Grottkau:

Alzenau, Böhmischdorf; zwischen Grottkau und Neisse: Alt-Grottkau, Falkenau, Bösdorf. (Projectirt wird eine Fortsetzung nach Leobschütz, zur Verbindung mit der Wilhelmsbahn, mit einer Zweigbahn von Neuwalde über Ziegenhals bis zur österreich. Grenze in der Richtung auf Freiwaldau, resp. Hohenstadt.)

2) **Beschreibung der Bahn.**

Die Bahn hat nur ein Geleise, doch ist das Terrain für doppelte Geleisbreite acquirirt. **2984** Ruthen der Bahn sind horizontal, ferner von Brieg aus **6730** Ruthen steigend und **1950** Ruthen fallend; die größte Steigung beträgt **1** auf **100**, kommt aber nur auf **150** Ruthen vor; nächstdem haben **50** Ruthen die Steigung **1** auf **150**. Von Brieg bis Neisse steigt die Bahn um **243¾** und fällt um **83½** Fuß, der Bahnhof bei Neisse liegt also **160¼** Fuß höher, als der bei Brieg. Die geraden Bahnstrecken betragen **8705¾** Ruthen, die Curven **2958¼** R. (kleinster Halbmesser 300 Ruthen). Die Schienen haben die sogenannte Vignoles-Form mit breitem Fuße, wiegen pr. Fuß 18 Pfd. (mit Ausnahme von 860 Stück schweren Schienen à 22 Pfd. pr. Fuß), und liegen auf eichenen Querschwellen, die **8** Fuß lang, **12** Zoll breit und **6** Zoll hoch sind. Auf der ganzen Bahn kommen **49** Brücken und **141** Wegübergänge vor. Die einzige erhebliche Schwierigkeit bot ein tiefer Einschnitt durch den Capellenberg bei Neisse dar.

3) **Geschichte.**

Die Begründung des Unternehmens erfolgte am 20. Juli 1843. Erste Generalversammlung am 15. Januar 1844. Vorläufige Concession (nach Verwerfung des gleichfalls zur Frage gekommenen Anschlusses an die oberschlesische Bahn bei Löwen, zwischen Brieg und Oppeln) 4. April 1845. Vereinbarung des Statuts 17. December desselben Jahres. Bestätigung desselben und Ertheilung der definitiven Concession am 13. März 1846. Beginn des Baues bei Brieg unter Leitung des Ingenieurs **Hoffmann** im August 1845. Eröffnung der Bahn bis Bösdorf (1780 R. oder ⅞ Meile von Neisse) am 25. Juli 1847, der ganzen Bahn bis Neisse am 26. Novbr. 1848. Den Betrieb besorgte seit 1856 bis 1. October 1857 die oberschlesische Eisenbahngesellschaft, seitdem hat die Gesellschaft den Betrieb wieder selbst übernommen.

4) Anlagecapital.

Das in den Statuten bestimmte Actiencapital von **1,100,000** Thlr. in Actien von **100** Thlr. hat sich zwar durch Nichteinlösung von **125** Actien auf **1,087,500** Thlr. reducirt, aber gleichwohl ausgereicht, so daß es bisher keiner Prioritätsanleihe bedurft hat. Ende 1857 waren verausgabt **1,095,151** Thlr. Die Meile kostet demnach nur **176,116** Thlr. In der Generalversammlung am 21. Juli 1858 wurde die Vermehrung des Anlagecapitals um **100,000** Thlr. beschlossen, welcher Betrag in Prioritäts-Obligationen emittirt werden soll. Das Privilegium zu dieser Anleihe wurde am 27. Decbr. 1858 ertheilt. Zinsfuß **4½** Procent, Amortisation mit ½ Procent.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Das Domicil der Gesellschaft ist Breslau. Den Vorstand der Gesellschaft bildet ein Directorium von 6 Mitgliedern und 6 Stellvertretern, nebst einem Ausschuß von 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern. Die ordentlichen Generalversammlungen finden jährlich im März oder April abwechselnd in Breslau und in Reisse statt. In denselben geben je **10** Actien 1 Stimme; doch kann kein Actionair mehr als 10 Stimmen in Anspruch nehmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	außerd.	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
15. Juli 1847 bis 31. Dec. 1848.	85513	203649	36678	11036	7162	54876	55357	. . .
1849	61636	253762	29526	12936	8590	51052	40598	10455
1850	81574	326406	44252	17132	7629	69014	36666	32348
1851	72587	447569	37981	24489	7257	69727	36406	33321
1852	74875	702055	37770	33966½	6555	78292	38698	39594
1853	75791	811246	37315	39691	7279	84285	47789	38238
1854	86763	852679	40886	44310	6400	91596	63827	27769
1855	90179	1200158	42367	60900	8497	111764	94136	21322
1856	77019	1087030	40488	57157	5836½	103481	65420	45557
1857	76525	1559700	43545	77933	9406	130884	81255	62550

In Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Ausgabe 1849: **79½**, 1850: **53⅓**, 1851: **53½**, 1852: **49½**, 1853: **54⅔**, 1854: **66**, 1855: **84½**, 1856: **63¼**, 1857: **62** Procent.

Aus dem Reservefonds wurden 1852: **350** Thlr., 1853: **1742**, 1855: **3694**, 1856: **7496**, 1857: **12,921** Thlr. bestritten und sind daher der reinen Einnahme hinzugerechnet.

8) Rentabilität.

Bis zum Schlusse des Jahres 1848 wurden die Einzahlungen mit **4** Procent verzinst, seitdem aber nur Dividenden gezahlt. Die Dividende betrug für 1849: nichts, 1850: **2**$\frac{1}{10}$, 1851: **2**⅔, 1852: **3**⅕, 1853: **2**$\frac{29}{30}$, 1854: **2**, 1855: **1**$\frac{5}{12}$, 1856 und 1857: je **3**½ Procent. Dies giebt im Durchschnitt der Jahre 1849 — 1857 jährlich über **2**⅓ Procent.

9) Reservefonds.

Die dem Reservefonds alljährlich zu überweisende Summe darf statutenmäßig nicht unter **1** Procent und nicht über **2** Procent des Anlagecapitals betragen, der gesammte Reservefonds aber **10** Procent des gesammten Anlagecapitals nicht übersteigen. Von 1850 an wurde dem Reservefonds jährlich nur ½ Procent des Anlagecapitals überwiesen. Am Schlusse des Jahres 1856 betrug der Reservefonds **30,809** Thlr., Ende 1857 aber nur **14,641** Thlr. (incl. Zuschuß für 1857: **23,500** Thaler).

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:
5 Locomotiven (von Borsig in Berlin);
9 Personenwagen;
54 Güter- und andere Wagen.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

Neumünster-Heide-Tönningen, siehe Holsteinische Westbahn.

---

*85. Neumünster-Neustadt.

Project. Die Bahn soll über Plön und Eutin gehen und eine Länge von 7½ Meilen erhalten. Versammlung in Plön am 4. Febr. 1857. Bau und Betrieb sollen der Altona-Kieler Gesellschaft übertragen werden.

---

86. Neustadt-Weißenburg (Pfälzische Maximilians-Bahn; Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **6⅓** Meilen, wovon 6 Meilen auf bayerischem, ⅓ Meile auf französischem Gebiete. Die Bahn dient zur Verbindung der pfälzischen Ludwigsbahn, in welche sie bei Neustadt a. d. Haardt mündet, mit den französischen Eisenbahnen und geht von **Neustadt** über Maikammer-Kirrweiler, Edenkoben, Edesheim, Knörringen, Landau, Rohrbach, Winden, Schaidt nach **Weißenburg**. Hier vereinigt sie sich mit einer von Vendenheim unweit Straßburg kommenden Zweigbahn der Paris-Straßburger Eisenbahn oder sogenannten französischen Ostbahn.

2) Beschreibung der Bahn.

Die angekaufte Grundfläche enthält 67,872 Quadratruthen, der Cubikinhalt der Bahndämme 1,350,000 Cubikmeter.

Unter den 177 Kunstbauten sind 35 Brücken, 14 Viaducte, 16 Durchfahrten und 112 Durchlässe, bis auf 4 sämmtlich von Stein.

3) Geschichte.

Am 4. Februar 1848 wurde über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Bayern und Frankreich ein Vertrag abgeschlossen, der durch die Vereinbarung vom 8. Mai 1852 ergänzt wurde, nach welcher die Bahn am 8. Mai 1856 vollendet sein sollte. Durch das Gesetz vom 7. Mai 1852 wurde für diese Eisenbahn eine Zinsengarantie von **4½** Procent gewährt. Die Generalversammlung der pfälzischen Ludwigsbahn am 19. Juli dess. Jahres beschloß, zum Behuf des Baues

dieser Bahn die Bildung einer neuen Gesellschaft zu übernehmen, welche vorläufig unter ihre Verwaltungsorgane gestellt werden sollte. Am 3. Novbr. 1852 wurde die Concession zur Bildung dieser Actiengesellschaft ertheilt. Am 3. Dec. dess. J. begann die Subscription, die nach drei Tagen beendigt war. Erste Generalversammlung am 31. Januar 1853. In derselben wurde beschlossen, der Bahn den Namen „Pfälzische Maximilians-Bahn" beizulegen. Im J. 1854 begann der Bau. Schon am 18. Juli 1855 wurde die Strecke von Neustadt bis Landau eröffnet, am 12. Nov. wurden die Fahrten probeweise bis nach Weißenburg ausgedehnt und am 26. Novbr. 1855 wurde die ganze Bahn definitiv eröffnet. Die beabsichtigte Verschmelzung des Unternehmens mit dem der pfälzischen Ludwigsbahn ist an der mangelnden Zustimmung der bayerischen Kammern gescheitert.

4) **Anlagecapital.**

Actiencapital: **4,400,000** Fl. rhein. in Actien zu **500** Fl. (Verwendet waren bis zum 1. October 1858 **4,496,679** Fl. oder pr. Meile **749,446½** Fl.)

5) **Verhältniß zum Staate.**

Der Staat garantirt auf 25 Jahre einen Zinsertrag von **4½** Procent. Zur Erstattung der in Folge davon zu leistenden Zuschüsse ist bei einem mehr als **4½** Procent betragenden Reinertrag ein weiteres Procent zurückzulegen, so daß erst der Mehrertrag über **5½** Procent der Gesellschaft als Superdividende zur Verfügung gestellt wird. Sollten bei Ablauf der Gewährschaftszeit die während derselben von der Regierung etwa geleisteten Zuschüsse noch nicht vollständig vergütet sein, so dauert die Reservirung dieses Procents für denselben Zweck so lange fort, bis auch dieser Rest berichtigt sein wird. Der Regierung steht das Recht zu, nach Ablauf der Gewährschaftszeit das Eigenthum der Bahn durch Vergütung des Anlagecapitals jederzeit abzulösen. 99 Jahre von der Eröffnung an fällt die Bahn unentgeltlich an den Staat.

6) **Verfassung.**

Wie bei der pfälzischen Ludwigsbahn. Der gemeinschaftliche Verwaltungsrath beider Bahnen besteht aus 24 Mitgliedern und 8 Ersatzmännern, von denen die Gesellschaft 3 Mitglieder und einen Ersatzmann ernennt.

7) Frequenz und Einnahme.

Vom 26. Novbr. 1855 bis 30. Septbr. 1856: Einnahme für 224,186 Personen **76,653** Fl., für 1,493,277 Centner **83,382** Fl., außerdem **16,355** Fl., zusammen **176,389** Fl.; Ausgabe **117,542** Fl. oder **66⅔** Proc.; Ueberschuß **58,847** Fl. — Im Rechnungsjahre 1856—57: für 282,074 Personen **99,565½** Fl., für 1,258,415 Ctr. Güter **102,267** Fl., für 1,274,360 Ctr. Kohlen **66,058½** Fl., außerdem **32,232** Fl., zusammen **300,122½** Fl.; Ausgabe **163,931** Fl. oder **54** Proc.; Ueberschuß **136,191½** Fl. — Im Jahre 1857—58: für 282,442 Pers. **98,908** Fl., für 963,481½ Ctr. Güter **73,256** Fl., für 1,901,135 Ctr. Kohlen **99,955** Fl., außerdem **89,835** Fl., zusammen **361,955** Fl.; Ausgabe **223,748** Fl. oder **57** Proc.; Ueberschuß **138,207** Fl.

8) Rentabilität.

Bisher war das Finanzergebniß bei den noch unentwickelten Verkehrselementen kein günstiges. Der Reinertrag des Betriebes im ersten Betriebsjahre betrug nur **1⅓** Proc. des Actiencapitales; um daher die Zinstermine vom 1. Juli 1856 und 1. Jan. 1857 zu bezahlen, mußte die Zinsgarantie des Staates in Anspruch genommen werden. Dasselbe war in den beiden folgenden Betriebsjahren der Fall, wo der Reinertrag etwas über **3** Proc. des Actiencapitals betrug. In den 3 ersten Betriebsjahren 1855—58 mußte der Staat zu den Actienzinsen — **4½** Procent — zusammen **172,681** Fl. zuschießen.

9) Betriebsmaterial.

Ende 1858:

12 Locomotiven (6 von Maffei in München, 6 aus der Fabrik in Eßlingen);
36 Personenwagen mit 1168 Plätzen;
399 Transportwagen (8 Gepäck-, 5 Equipagen-, 20 Vieh-, 210 Güter- und 156 Kohlenwagen) für 44,260 Centner.

Niedererzgebirgische Eisenbahn s. Sächsische Staatseisenbahnen.

---

* 87. Niederländisch-Preußische Eisenbahn.

Project. Die Bahn soll von Zevenaar (Station der niederländischen Rhein-Eisenbahn, zwischen Arnheim und Emmerich) über Zütphen und Enschede nach Rheine geführt werden. Länge: ca. **11** Meilen. Das Capital ist zu **6** Mill. Fl. in Actien zu **1000** Fl. angenommen. Im Febr. 1858 haben über diese Bahn Verhandlungen zwischen holländischen, hannoverschen und preußischen Commissarien stattgefunden, die aber ohne Resultat geblieben sind, da man sich nicht über die Richtung längs der hannoverisch-preußischen Grenze einigen konnte *).

---

† 88. Niederschlesisch-Märkische Staatseisenbahn (Staatsbahn, sonst Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **52½** Meilen. Davon kommen a) über **48¼** Meilen auf die Hauptbahn von **Berlin** bis **Breslau** über Rummelsburg, Köpenick, Erkner, Hangelsberg, Fürstenwalde, Berkenbrück, Briesen, Rosengarten, **Frankfurt**, Fürstenberg, Neuzelle, Wellmitz, Guben, Jeßnitz, Sommerfeld, Gassen, Sorau, Hansdorf, Halbau, Rauscha, **Kohlfurt**, Siegersdorf, Bunzlau, Kaiserswaldau, Hainau, Liegnitz, Spittelndorf, Malsch, Neumarkt, Nimkau, Lissa; b) über **3⅔** Meilen auf die Zweigbahn von **Kohlfurt** über Penzig nach **Görlitz** zum Anschluß an die sächsisch-schlesische Staatsbahn; c) fast ⅖ Meile auf die Verbindungsbahn zwischen dem niederschlesisch-märkischen und dem oberschlesischen Bahnhof zu Breslau.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat auf den Strecken zwischen Berlin und Frankfurt und zwischen Lissa und Breslau, zusammen ca. 12½ Meilen, Doppelgeleise, außerdem zur Zeit nur ein Geleise; doch wird die ganze Bahn

---

*) Dem Vernehmen nach wurde von preußischer Seite verlangt, daß die preuß. Orte Gronau und Ochtrup zwischen Enschede und Rheine berührt werden und einen Bahnhof erhalten sollten, während von holländischer und hannoverscher Seite eine mehr nördliche Richtung durch die hannoversche Grafschaft Bentheim festgehalten wurde.

mit Doppelgeleise versehen. Die Schienen sind größtentheils Vignoles-Schienen, pr. Fuß 18⅗ Pfd. schwer, und liegen auf Schwellen von Eichenholz. (Auf der Berlin-Frankfurter Bahnstrecke wogen die Schienen ursprünglich nur 15½—17⅙ Pfund pr. Fuß. Dieselben sind ersetzt durch T-Schienen, 4½—5 Zoll hoch, 22 Pfd. pr. Fuß schwer. Eben solche, pr. Fuß 22—24½ Pfd. schwer und auf kiefernen Querschwellen ruhend, die mit Zinkchlorid getränkt sind, wurden neuerdings als Ersatz unbrauchbarer Schienen verwandt.)

In der Richtung von Berlin bis Breslau steigt die Bahn um **765** und fällt um **508** Fuß, so daß der Endpunkt bei Breslau nur **257** F. höher liegt, als der Anfangspunkt bei Berlin. Der höchste Punkt der Bahn, bei Siegersdorf unweit Bunzlau, liegt **551** Fuß über dem tiefsten Punkte, dem Friedrich-Wilhelms-Canal zwischen Frankfurt und Fürstenberg. Im Ganzen sind von Berlin bis Breslau **10⅖** Meilen horizontal, **26¼** Meilen steigend, **11⅗** Meilen fallend; die größte Steigung ist **1** auf **114** und kommt zwischen Briesen und Frankfurt vor, während von da bis Breslau keine größere Steigung als **1** auf **200** vorkommt. Die Zweigbahn nach Görlitz erreicht bei Görlitz eine Höhe von **596** F. über dem tiefsten Punkte der ganzen Bahn und von **103** Fuß über dem Anfangspunkte der Zweigbahn bei Kohlfurt; von dieser Strecke sind nur ⅓ Meile horizontal, **2⅙** Meilen steigend, **1$\frac{3}{10}$** Meile fallend und die größte Steigung ist **1** auf **183** (auf einer kurzen Strecke vor dem Görlitzer Bahnhof). In geraden Linien liegen **41** Meilen, in Krümmungen **11½** Meilen. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt **200** Ruthen.

Zwischen Berlin und Frankfurt kommen 12 Brücken von keiner großen Erheblichkeit und 69 Durchlässe vor; zwischen Frankfurt und Breslau sind 523 Brücken und Wasserdurchlässe, zwischen Kohlfurt und Görlitz 61 Wasserdurchlässe angelegt. Auf den beiden letzteren Bahnstrecken zusammen kommen vor: 204 Brücken, 300 Bahndurchlässe, 70 Wegunter-, 22 Wegüberführungen und 556 Seitendurchlässe, zusammen 1152 Bauwerke.

Die bedeutendsten Bauwerke sind folgende sechs: a) der Neisse-Viaduct bei Görlitz, **112** Fuß über dem mittlern Wasserspiegel hoch, **1506½** Fuß lang, **27** Fuß breit, aus 30 Oeffnungen von **30—71** Fuß Weite bestehend; b) der Bober-Viaduct bei Bunzlau, **82** Fuß hoch, **1550** Fuß lang, 35 Bogen von **18—48** Fuß Weite; c) die Queiß-Brücke bei Siegersdorf, **46** Fuß hoch, **404** Fuß lang, 5 Bogen von

48 Fuß Weite; d) der Hennersdorfer Viaduct, **36** Fuß hoch, **479** Fuß lang, 11 Bogen von **18—32** Fuß Weite; e) die Neisse-Brücke bei Guben, **543** Fuß lang, 15 Oeffnungen von **32** Fuß Weite; f) die Weistritz-Brücke bei Goldschmieden unweit Lissa, aus 2 Bogen von **32** Fuß Weite und 7 Bogen von **40** Fuß Weite bestehend.

3) Geschichte.

Der Bau der über **10¾** Meilen langen Bahnstrecke von Berlin bis Frankfurt a. O. wurde durch eine besondere Gesellschaft ausgeführt und am 28. März 1840 genehmigt. Erste Generalversammlung 10. Mai dess. J. Bestätigung des Statuts 15. Mai 1841. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Zimpel** am 1. Juni dess. J. Eröffnung der Bahn am 23. Octbr. 1842.

Für den Fortbau der Bahn von Frankfurt bis Breslau bildete sich am 5. April 1843 eine neue, vom König am 3. Mai dess. J. genehmigte Gesellschaft. Erste Generalversammlung 3. Aug. dess. J. Statut bestätigt 27. Nov. dess. J. Beginn des Baues am 28. August 1843. Die Vereinigung mit der Berlin-Frankfurter Gesellschaft wurde von beiden Gesellschaften am 27. Januar und 17. April 1844 beschlossen und der betreffende Vertrag abgeschlossen am 12. Dec. dess. J., von der Regierung genehmigt am 27. Juni 1845. Die Uebernahme dieser Bahnabtheilung erfolgte am 1. Aug. dess. J.

Die Bahn von Frankfurt bis Breslau mit der Zweigbahn nach Görlitz wurde in folgenden Abschnitten eröffnet:

am 18. Octbr. 1844 von Breslau bis Liegnitz;
„ 1. „ 1845 „ Liegnitz bis Bunzlau;
„ 1. Sept. 1846 von Bunzlau bis Frankfurt;
„ 15. Novbr. 1846 von Kohlfurt bis Hennersdorf;
„ 1. Septbr. 1847 von Hennersdorf bis Görlitz.

Seit dem 1. Januar 1850 wurde die Verwaltung der ganzen Bahn vom Staate übernommen. Die völlige Abtretung der Bahn an den Staat — vom 1. Januar 1852 an gegen eine feste Actienrente von 4 Procent — wurde in der Generalversammlung am 16. October 1851 beschlossen, durch das Ministerialschreiben vom 30. März 1852 und das Gesetz vom 31. März dess. J. angenommen. Am 24. und 25. Juni dess. J. kam der betreffende Vertrag zu Stande und am 21. August 1852 wurde die Auflösung der Gesellschaft genehmigt.

4) Anlagecapital.

Das Actiencapital der Berlin-Frankfurter Gesellschaft betrug **2,200,000** Thlr., wozu eine am 17. Oct. 1842 genehmigte Anleihe von **600,000** Thlr. zu **4** Procent kam. Sämmtliche Stammactien der erstern sind zum Curse von **162½** Procent gegen Prioritäts-Actien der niederschlesisch-märkischen Eisenbahngesellschaft ausgetauscht worden, was mit Hinzurechnung der Anleihe von **600,000** Thlr. eine Kaufsumme von **4,175,000** Thlr. giebt.

Das Actiencapital der niederschlesisch-märkischen Gesellschaft beträgt **10,000,000** Thlr. in Actien zu **100** Thlr., wovon der Staat den 7. Theil übernommen hat. Die Actien unterliegen einer Amortisation, mit welcher in dem auf die Eröffnung der ganzen Bahn folgenden Jahre begonnen wurde.

Dazu kommen folgende Prioritäts-Anleihen: a) **4,175,000** Thlr. I. u. II. Serie zu **4** Proc. seit 1. Jan. 1845 zur Uebernahme der Berlin-Frankfurter Bahn (in Apoints zu 100 und 62½ Thlr., Tilgung mit ½ Proc. von 1850 an unter Zuschlag der ersparten Zinsen); b) **3,500,000** Thlr. I. und II. Serie zu **4** (früher 5, dann 4½) Procent seit 1846 nach dem Statutennachtrag vom 15. Mai 1846 (in Apoints zu 100 und 50 Thlr., Tilgung mit ½ Proc. von 1848 an); c) **2,300,000** Thlr. III. Serie zu **4** (früher 5, dann 4½) Proc., in Apoints zu 100 Thlr., beschlossen 23. Juni 1847, genehmigt durch Cabinetsordre vom 20. Aug. deff. J., vorläufig ohne Amortisation (die Herabsetzung des Zinsfußes von 5 auf 4½ Proc. ist für Serie I.—III. vom J. 1852 an, von 4½ auf 4 Procent vom 1. Octbr. 1853 an erfolgt); d) **1,000,000** Thlr. IV. Serie zu **5** Procent seit 1851 in Apoints zu 100 Thlr. mit Amortisation zu ½ Proc. (bestimmt zum Umbau des Geleises und der hölzernen Brücken auf der Berlin-Frankfurter Bahnstrecke).

Hierzu kommen noch die bis Ende 1857 von der Generalstaatscasse überwiesenen **2** Mill. Thlr., wovon **1** Mill. zum Bau des zweiten Geleises zwischen Berlin und Frankfurt. Das gesammte Anlagecapital beträgt daher **22,975,000** Thlr. oder pr. Meile **437,619** Thlr.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			f. Pers.	f. Güter	außerd.	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1844	....	......	....	.....	....	16506	15211	1295
1845	....	......	....	.....	....	143970	115408	38562
1846	590961	962880	477019	232506	23400	732925	405853	327072
1847	618738	1595307	769049	599824	26916	1395790	812903	582887
1848	632899	1730987	705179	597087	48127	1350392	860373	490019
1849	547460	2204787	715754	698770	30425	1444949	732615	712333
1850	608060	2850283	863426	832435	29692	1725552	885234	840318
1851	595816	3930026	862168	933071	30277½	1825517	846312	979204
1852	562980	5522663	857991	1201823	46525	2106340	988698	1117642
1853	568882	6734220	866381	1394235	62368	2322984	1210930	1112054
1854	615391	8141826	901477	1644539	68831	2614847	1573259	1041588
1855	716732	9761139	908600	1964514	63458	2936572	1791979	1144593
1856	890193	11654466	1058588	2425889	64126	3548603	1818840	1729763
1857	1017608	14883010	1175764	3118813	85426	4380003	1891259	2488744

Nach Procenten der Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1846: **55⅓**, 1847: **58¼**, 1848: **63¾**, 1849: **50⅗**, 1850: **51½**, 1851: **46⅓**, 1852: **47**, 1853: **52⅛**, 1854: **60⅕**, 1855: **61**, 1856: **51⅕**, 1857: **43⅕** Procent.

Die Verzinsung des gesammten Anlagecapitals betrug 1852: **5⅓**, 1853: **5 3/10**, 1854: **5**, 1855: fast **5½**, 1856: **6½**, 1857: **10⅚** Proc. (In den vorhergehenden Jahren war nur ein einziges Mal die Zahlung einer Superdividende möglich gewesen, nämlich 1851, für welches Jahr ½ Procent Dividende vertheilt wurde.)*)

6) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

114 Locomotiven (worunter 19 von Stephenson in Newcastle, 2 von Sharp Brothers in Manchester, 6 von Cockerill in Seraing, 9 von Norris in Philadelphia, incl. 6 ausrangirte, 2 von Lindheim und Hawthorn in Ullersdorf in Schlesien, 1 von Egells

*) Für 1848 mußte der ganze Betrag der Actienzinsen mit 350,000 Thlr. aus der Staatscasse bezahlt werden, während dieselbe für 1849 nur 182,993 Thlr., für 1850 nur noch 75,521 Thlr. zuzuschießen hatte.

in Berlin, 2 von Tischbein (der Hamb.-Magdeb. Dampfschifffahrts-Comp.) in Buckau, 73 von Borsig in Berlin — sämmtlich mit 6 Rädern);
142 Personenwagen;
1706 Güterwagen.

7) **Actiencurs**. Siehe Anhang.

---

89. Niederschlesische Zweigbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **19,000** preuß. Ruthen oder fast **9⅔** d. Meilen. Die Bahn geht von **Glogau** über Klopschen, Sprottau, Sagan und mündet bei **Hansdorf** (zwischen Sorau und Halbau) in die niederschlesisch-märkische Staatseisenbahn. Anhaltepunkte (außer den genannten Stationen) sind bei Nilbau, Quaritz, Ottendorf, Waltersdorf, Ebersdorf, Buchwald. Beabsichtigt wird die Anlegung einer Zweigbahn von Glogau, resp. Klopschen über Polkwitz und Lüben nach Liegnitz (6¾ M.), sowie einer zweiten nur ¼ M. langen von Sprottau nach Eulau. Auch eine Zweigbahn von Hansdorf nach Muskau (4—5 Meilen) ist in Aussicht genommen.

2) Beschreibung der Bahn.

Von Glogau bis Hansdorf steigt die Bahn auf **9132** Ruthen um **481½** Fuß und fällt auf **6903** Ruthen um **289½** Fuß; die Endstation Hansdorf liegt daher **192** Fuß höher als die Anfangsstation Glogau. Die größte Steigung beträgt **1** auf **120** und kommt nur zwischen Glogau und Klopschen auf einer Strecke von **1960** Ruthen vor, wo die Bahn das Katzengebirge überschreitet. Horizontal sind **2965** Ruthen. Die Länge der geraden Strecken beträgt **12,772** Ruthen, worunter zwei von **2095** und **2083** Ruthen; die Länge der Curven (mit Halbmessern von 200 bis 1000 Ruthen) **6228** Ruthen. Der wichtigste Brückenbau ist der über die Bober oberhalb Sagan, zwischen Deutsch- und Polnisch-Machen; diese Brücke hat 10 Bogen und ist **500** Fuß lang und **38** F. hoch. Außerdem kommen noch 4 größere Brücken vor.

Die Bahn hat mit Ausnahme von **178** Ruthen Doppelgeleise nur einfaches Geleise. Die breitbasigen oder Vignoles-Schienen aus der Fabrik von Guest Lewis & Comp. in England sind **18** F. lang, **3¼** Zoll hoch und wiegen pr. Fuß 18 Pfd.; sie ruhen auf **8—9** F. langen, **10** bis **12** Zoll breiten und **6** Zoll hohen eichenen Querschwellen und sind auf denselben durch Hakennägel befestigt. Außerdem kommen auf und zwischen den Bahnhöfen bei Glogau Schienen von **4** Zoll Höhe und 22 Pfund Gewicht vor und zur Auswechselung dienen solche, welche **5** Zoll hoch sind und pr. Fuß **24½** Pfd. wiegen.

3) Geschichte.

Vorläufige Concession am 5. Jan. 1844. Erste (constituirende) Generalversammlung am 4. März deff. J. Bestätigung der Statuten und Ertheilung der definitiven Concession 8 Novbr. deff. J. Beginn des Baues (welchen der Ober-Ingenieur **Cords** geleitet hat) am 6. Aug. deff. J. Eröffnung der ganzen Bahn 1. October 1846.

Im Jahre 1856 wurde eine Zweigbahn von Klopschen bis Liegnitz nebst einer zweiten von Sprottau nach Eulau projectirt. Der Prospect ist vom 24. Mai 1856 datirt, die Genehmigung zum Beginn der Vorarbeiten wurde am 23. Juli 1856 ertheilt und die außerordentliche Generalversammlung am 3. September 1856 beschloß die Ausführung der gedachten Zweigbahnen und beantragte zugleich, den Namen „Niederschlesische Zweigbahn“ in „Niederschlesische Eisenbahn“ zu verwandeln. (Dieser Bau, zu welchem die Vorarbeiten ziemlich weit vorgerückt waren, ist vorläufig sistirt worden.) Außerdem ermächtigte sie die Direction, sich bei den Verhandlungen über die Anlage einer directen Eisenbahn von Berlin über Görlitz nach Waldenburg behufs eines Anschlusses zu betheiligen.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **1,500,000** Thlr. in Actien zu **100** Thlr., wovon aber nur **1,412,200** Thlr. eingezahlt sind. (Sollte die Zweigbahn nach Liegnitz zu Stande kommen, so würde das Actiencapital um **1,552,000** Thlr. vermehrt werden, nach Beschluß vom 3. Sept. 1856.)

2) Prioritätsanleihen: a) **500,000** Thlr. nach dem Beschluß vom 23. März 1846 und dem Privilegium vom 12. Juni deff. Jahres. Davon werden **252,000** Thlr. mit **4½** Procent und **248,000** Thlr. nach dem Privilegium vom 12. Novbr. 1847 mit **5** Procent verzinst.

Der Tilgungsfonds beträgt **1** Proc. (von 1851 an). b) **87,800** Thlr. Prioritäts-Stammactien, welche **5** Procent Zinsen tragen. Durch Beschluß vom 27. Mai 1848 (genehmigt durch Cabinetsordre vom 25. Juni dess. J.) wurden nämlich die nicht ausgegebenen **878** Stammactien in Prioritäts-Stammactien verwandelt. c) **500,000** Thlr. in Obligationen Lit. C. à **100** Thlr., Zinsfuß **5** Procent, Tilgungsfonds ½ Procent von 1860 an; Zinstermine 2. Januar und 1. Juli. (Beschluß vom 22. Dec. 1856, Privilegium vom 31. Januar 1857.)

Das ganze Anlagecapital beträgt demnach **2,500,000** Thlr. oder pr. Meile circa **258,620** Thaler. Verwandt waren Ende 1857: **2,424,397** Thlr. oder pr. Meile **251,394** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Das Domicil der Gesellschaft ist Glogau. An der Spitze der Gesellschaft stehen **3** Directoren und 2 Stellvertreter nebst einem technischen Director, ferner ein Ausschuß von 9 Mitgliedern.

Die ordentlichen Generalversammlungen finden jährlich am letzten Sonnabend des Monats Mai statt. An denselben können nur solche Actionaire Theil nehmen, die wenigstens **10** Actien besitzen oder repräsentiren. Der Besitz von **20, 100, 150, 200, 250, 300, 350, 400** Actien berechtigt zu resp. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 Stimmen. **500** Actien geben 10 Stimmen; mehr Stimmen kann kein Actionair in Anspruch nehmen.

7) Rentabilität.

Für das Jahr 1847 wurden **2** Procent, für 1856 aber **1⅛** Proc. und für 1857 ½ Procent Dividende gezahlt. Für die zwischenliegenden Jahre konnte keine Dividende vertheilt werden.

(Zur Bezahlung der Anleihezinsen für 1848 mußten aus dem Baufonds 16,174 Thlr. zugeschossen werden. Der 1852 gebliebene Ueberschuß von 7390 Thlr. ist zur theilweisen Deckung des in den Jahren 1848—1851 entstandenen Deficits von 46,842 Thlr. verwendet worden. Dieses verminderte sich 1853 auf 16,355, 1854 auf 14,650, 1855 auf 13,940 Thlr.)

8) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	Einnahme für Güter Thlr.	Einnahme außerdem Thlr.	Einnahme zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1847*)	107522	476493†)	49981	40745	2418	93144	59703	33441
1848	108697	204896½	48308	19722	2555	70585	63439	7184
1849	80589	171957	35350	16970	4179	56499	56484	15
1850	98743	201922	48658	19802	8231½	76691½	55066	21625½
1851	86975	359308	43757	28144½	3481	75382	55205	20176
1852	79114	602214	41886½	48054	3800	93741	59147	34594
1853	79203	659503	43088	53020	6884	102992	61785	41287
1854	73647	782283	44775	61600	4586	110961	76546	34415
1855	79045	939420	49311	61436	5309	116056	82586	33470
1856	81344	1289160	51973	76871	6783½	135627	74967	60660
1857	87441	1377444	51998	89519	9420	150937	84795	66142

Demnach betrug die Betriebs-Ausgabe nach Procenten der Brutto-Einnahme 1847: **63$\frac{3}{10}$**, 1848: **89$\frac{7}{8}$**, 1849: fast **100**, 1850: **71$\frac{4}{5}$**, 1851: **73**, 1852: **63**, 1853: fast **60**, 1854: fast **69**, 1855: **71$\frac{1}{6}$**, 1856: **55$\frac{1}{4}$**, 1857: **56$\frac{1}{6}$** Procent.

9) Reservefonds.

Zur Bildung des Reservefonds soll statutenmäßig jährlich mindestens ½ Procent des Anlagecapitals zurückgelegt werden, bis derselbe **75,000** Thlr. Bestand hat. Für 1847 wurden demselben **7500** Thlr. zugeschlagen, für jedes folgende Jahr sollten **10,000** Thlr. zugeschossen werden, doch war es in den seit 1847 verflossenen Jahren nicht möglich, den Reservefonds zu bedenken, und Ende 1852 war ein solcher gar nicht vorhanden. Im Jahr 1856 wurde er mit **10,000** Thlr. dotirt, ebenso für das Jahr 1857. Bestand Ende 1857: **19,399** Thlr. Außerdem wurden aus den Erträgen des Jahres 1857 **15,190** Thlr. zur Bildung eines Erneuerungsfonds bestimmt.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

11 Locomotiven (worunter 2 von Egells in Berlin, 4 von Borsig,

*) Vom 1. Octbr. 1846 bis 31. Decbr. 1847.
†) incl. Baumaterialien für eigene Rechnung.

5 von Sharp Brothers und Comp. in Manchester), sämmtlich mit 6 Rädern und mit Expansion;
11 Tender;
22 achträderige Personenwagen mit 1060 Sitzplätzen;
116 andere Wagen (worunter 3 Gepäck-, 3 Vieh- und 6 Arbeitswagen) für 15,966 Ctr.

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

*90. Nordheim-Nordhausen (Privatbahn).

Project. Länge: 8½ Meilen. Die Bahn soll Osterode und Herzberg berühren und bei Nüxei die preußisch-hannoversche Grenze überschreiten. Das bestehende Comité hat einen Statutenentwurf redigirt. Die Vorarbeiten sind beendigt und die Actienzeichnung sollte im Juni 1858 stattfinden. Das Actiencapital soll **3** Mill. Thlr. betragen. Dem Vernehmen nach hat die hannov. Regierung Anfangs August 1858 die vorläufige Concession ertheilt und wird den Bau gestatten, sobald ⅔ des Actiencapitals gezeichnet sein werden, was aber zur Zeit noch nicht der Fall ist.

---

91. Nürnberg-Fürth (Ludwigsbahn) (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **20,730** bayer. Fuß oder über ⅘ Meile. Etwa auf halbem Wege zwischen Nürnberg und Fürth, bei Muggenhof, wird die Bahn von der bayerischen Staatsbahn (Ludwigs-Süd-Nordbahn) gekreuzt; hier befindet sich der einzige Anhaltepunkt der Bahn.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise; jedoch wird von Fürth bis zur Kreuzung demnächst ein zweites Geleis gelegt. Der Damm ist **12** Fuß **8** Zoll breit. Die anfänglich verwendeten Schienen wogen pr. Fuß 7½ bayer. oder 10⅛ preuß. Pfund, sind aber zwischen Fürth und der Kreuzung neuerdings gegen schwerere ausgetauscht worden. Etwa **5000**

Fuß Schienen lagen anfangs auf **7** Fuß langen Holzblöcken, der übrige größte Theil auf **14** Zoll hohen, **21** Zoll im Gevierte haltenden Sandsteinwürfeln. Seit 1841 sind sämmtliche Holzunterlagen durch Steinwürfel ersetzt worden. Von **300** zu **300** Fuß sind quer über die Bahn Normalsteine von **7** Fuß Länge, **21** Zoll Breite und **2** F. Höhe gelegt. Die größte Steigung der Bahn beträgt **1** auf **250**; von Nürnberg bis Fürth fällt die Bahn unaufhörlich, im Ganzen um **22** F. Mit Ausnahme einer kleinen Krümmung am Anfang und am Ende bildet die ganze Bahn eine gerade Linie.

Kunstbauten von einiger Erheblichkeit kommen nicht vor.

3) Geschichte.

Einladung zur Subscription und Bildung einer Gesellschaft am 14. Mai 1833. Erste Generalversammlung 18. Novbr. dess. J. Ertheilung des ausschließlichen Privilegiums am 19. Febr. 1834. Beginn des Baues am 1. März 1835 unter Leitung des Ingenieurs **Denis**. Eröffnung der Bahn als der ersten deutschen Locomotivbahn am 7. December 1835. Seit 15. Octbr. 1844 bildet die Bahn auf der Hälfte ihrer Länge (von Muggenhof bis Fürth) eine Zweigbahn der bayerischen Staatsbahn. Im Jahre 1845 wurde der Gütertransport versuchsweise eingeführt. Am 25. August 1858 wurde die Legung eines zweiten Geleises zwischen Fürth und der Kreuzung beschlossen. (Kosten: **50,000** Fl.)

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **177,000** (ursprünglich 132,000, nach den Statuten 140,000) Fl. rhein. in Actien zu **100** Fl.

2) Anleihen: a) **40,000** Fl. rhein. zu **5** Procent. (Die ursprüngliche Anleihe von 25,000 Fl. wurde durch Beschluß vom 12. December 1836 um 10,500 Fl., also auf 35,500 Fl. vermehrt. Der Zinsfuß wurde im Jahre 1840 von 4 auf 3½ Procent herabgesetzt, 1847 aber wieder auf 4 Procent erhöht. Im Jahre 1850 wurde nach Beschluß vom 12. Januar dess. J. die bisherige Anleihe zurückgezahlt und dafür ein Prioritätsanlehen von 40,000 Fl. zu 5 Procent Zinsen in Obligationen zu 100 und 20 Fl. aufgenommen. Von diesem wurden 1851—1854 jährlich 1000 Fl. abgezahlt.)

b) **15,000** Fl. zu **5** Procent in Apoints zu **100** und **20** Fl., beschlossen am 31. Januar 1855 und zu tilgen in längstens 10 Jahren.

(Zurückgezahlt wurden am 1. Juli 1856: 5500 Fl., am 1. Juli 1857: 3600 Fl.; Anfangs Mai 1858 der Rest von 5900 Fl., so daß diese ganze Anleihe getilgt ist.)

Das gesammte Anlagecapital beträgt daher **232,000** Fl. rhein. (132,571 Thlr.) oder pr. Meile **162,464** Thlr., wird aber mit den neuerdings bewilligten **50,000** Fl. auf **282,000** Fl. erhöht werden.

5) Verhältniß zum Staate.

Das ausschließliche Privilegium ist für 30 Jahre ertheilt, erlischt aber durch fünfjährigen Nichtgebrauch. Die Gewerbesteuer beträgt **300** Fl. jährlich.

6) Verfassung.

An der Spitze der Gesellschaft steht ein Directorium von 7 activen Mitgliedern (die Einen aus ihrer Mitte zum Vorsteher oder Director wählen) und 7 Ersatzmännern. Neben dem Directorium und zur Controle desselben besteht ein Ausschuß von 7 Mitgliedern und 6 Ersatzmännern. — In den Generalversammlungen üben nur diejenigen Actionaire ein Stimmrecht aus, die wenigstens **5** Actien besitzen, und zwar geben je **5** Actien eine Stimme.

7) Rentabilität.

Die Dividenden der einzelnen Betriebsjahre waren folgende:

20	Procent	für	1836 (390 Tage);
17½	"	"	1837;
17	"	"	1840;
16½	"	"	1839;
16	"	"	1838, 1841 und 1853;
15	"	"	1842, 1844, 1856 und 1857;
14½	"	"	1843;
14	"	"	1845, 1846, 1854 und 1855;
13	"	"	1847, 1850, 1851, 1852;
12	"	"	1848 und 1849.

Dies giebt im Durchschnitt jährlich **14**$\frac{7}{10}$ Procent.

Seit 1838 (Beschluß vom 8. Febr. dess. J.) werden am 1. Juli jedes Jahres **6** Procent Dividende bezahlt, der Rest Ende Januar des nächsten Jahres.

8) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Ausgaben *)	Reine Einnahme
			f. Pers.	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.
1836 †)	449399	. . . .	59698	. . . .	282	59980	22599	37381
1837	467304	. . . .	59077	. . . .	1191	60268	26086	34182
1838	439889	. . . .	54487	. . . .	714	55201	24030½	31171
1839	428669	. . . .	51758	31	630	52419	19852	32567
1840	460763	. . . .	54995	243	640	55878½	20078½	35799
1841	448854	. . . .	52926	260	970	54156	22884	31272
1842	450638	. . . .	52605	246	786	53637	24123	29514
1843	436630	. . . .	50791	214	677	51682	23720	27962
1844	481594	. . . .	55297	198½	826½	56322	25006	31315½
1845	511009	193	55774	228	793	56796	28002	28794
1846	529055	. . . .	57340	255	781	58376	27289	31087
1847	489337	10093	53211	295	594	54099	27825	26274
1848	440041	20887	47787	231	1029	49047	25830	23217
1849	488824	37173	53578	269	492	54339	27440	26899
1850	517524	73794	57121	262	955	58338	31471	26867
1851	531371	93005	56039	3411	1120	60570	33197	27373
1852	518116	113209	58199	318	768	59285	32695	26590
1853	548786	172299	63868	323	1747	65937	33031	32906
1854	544712	210890	63684	1271	1747	66702	37285	29416
1855	559591	278764	59441½	8347	1269	69057½	40578½	28479
1856	601096	281264	63517	8543	7384	79444	38743	40701
1857	645372	270689	68375	9505	6376½	84257	39258	44998

(Die fünfte Columne dieser Tabelle enthält für alle Jahre excl. 1851 und 1854—57 nur die Einnahme für Vieh- und Brieftransport, für 1851 und 1855—1857 aber auch die sonst in der vierten Columne inbegriffenen Einnahmen für Frachtgüter, von 1854 an auch die für Kohlen.)

Bis 1843 incl. befuhren alle aufgezählten Personen die ganze Bahn; von 1844 an befuhr ein Theil der Passagiere nur eine kürzere Bahnstrecke, und zwar 1844: 6160, 1845: 36,732, 1846: 33,234,

*) incl. Anleihezinsen.

†) Die obigen Angaben betreffen das erste volle Betriebsjahr vom 8. Decbr. 1835 bis zum 7. Decbr. 1836. Bis Ende des Jahres 1836 betrug die Frequenz 475,219 Personen, die Gesammteinnahme 63,441½ Fl., die Gesammtausgabe 24,123 Fl., der Ueberschuß 39,318½ Fl.

1847: 28,256, 1848: 20,821, 1849: 19,326, 1850: 26,181, 1851: 28,610, 1852: 29,089, 1853: 29,713 Personen. Die ganze Bahn befuhren in diesen Jahren 1844: 475,434, 1845: 474,277, 1846: 495,821, 1847: 461,081, 1848: 419,220, 1849: 469,447, 1850: 491,343, 1851: 502,761, 1852: 489,027, 1853: 519,073, 1854: 512,415, 1855: 527,885, 1856: 566,141, 1857: 611,380 Pers.

9) Reservefonds.

Demselben wurden früher der Regel nach jährlich **10** Procent des Reinertrags überwiesen und davon seit 1842 jährlich **2000** Fl. zur Bildung eines festen oder sogenannten eisernen Reservefonds admassirt. Der letztere betrug für 1851: **10,380** Fl., für 1852: **14,004¼** Fl., wurde jedoch später durch die Anschaffung einer dritten Locomotive und neuer Schienen aufgezehrt und betrug Ende 1853 nur **2580** Fl. Für 1853 wurden dem Reservefonds **3832** Fl. überwiesen. Gegenwärtig ist, wie es scheint, kein besonderer Reservefonds vorhanden.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

3 Locomotiven, nämlich 2 von Maffei in München, 1 von Henschel und Sohn in Cassel;
22 Personenwagen;
1 Viehwagen.

(Ein Theil der Fahrten, namentlich auch die zwischen der Kreuzung und Fürth, wird mit Pferden zurückgelegt, deren gegenwärtig nur noch 3 vorhanden sind.)

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

*92. Nürnberg-Würzburg (Privatbahn).

Project. Am 2. Mai 1857 traf in Nürnberg die königl. Genehmigung zur Projection über Fürth, Farnbach, Langenzenn und Windsheim ein. Länge: **13** Meilen. Kostenanschlag: **13** Mill. Fl. Nach ministerieller Entscheidung vom 28. April 1857 sollen die beiden von Ansbach und Nürnberg ausgehenden projectirten Bahnen nach Würzburg sich vereinigen. Jedenfalls ist darauf zu sehen, daß die Linie von

Ansbach nach Würzburg möglichst direct (über Ochsenfurt oder Kitzingen) geführt wird. Der Betrieb muß dem Staate bleiben. Die Nürnberg-Fürther Bahn soll mit dem Unternehmen verschmolzen werden.

Obererzgebirgische Eisenbahn, siehe Sächsische Staatseisenbahnen.

---

93. Oberschlesische Eisenbahn
(Privatbahn unter Staatsverwaltung).

---

1) Länge und Bahnlinie.

a) Hauptbahn. Länge: **26½** Meilen. Die Bahn geht von **Breslau** über Ohlau, Brieg, Lossen, Löwen, Czepanowitz, Oppeln, Gogolin, Kandrzin bei Cosel (wo die Wilhelmsbahn einmündet), Rudzinitz, Gleiwitz, Zabrze, Ruda, Königshütte und Kattowitz (wo die Wilhelmsbahn abermals einmündet) nach **Myslowitz**, von wo sie nach Neu-Berun ($2\frac{2}{5}$ Meilen weiter) fortgesetzt wird, und steht durch eine **400** Ruthen lange Anschlußstrecke von Myslowitz bis Slupna an der österreichischen Grenze mit der Krakau-Oberschlesischen oder frühern österreichischen östlichen Staatsbahn, demnach mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn in Verbindung. Die Grenze beider Bahnen bildet eine Brücke über die Przemsa. — Anhaltepunkte sind außer den genannten Stationen: Cattern und Leisewitz zwischen Breslau und Ohlau; Heidau zwischen Ohlau und Brieg; Czeppelwitz und Chroszinna zwischen Löwen und Oppeln; Goradze, Dzieschowitz, Schlawentzitz, Labandt.

b) Breslau-Posener Bahn. Länge: **27½** M. Von **Breslau** geht die Bahn über Schebitz, Obernigk, Gellendorf, Trachenberg, Rawicz, Bojanowo, Reisen, Lissa, Alt-Boyen, Kosten, Czempin, Moschin nach **Posen** ($22\frac{1}{4}$ Meilen oder $43{,}909\frac{1}{2}$ Ruthen), wo sie sich an die Posen-Stargarder Bahn anschließt. An diese Bahn schließt sich eine Flügelbahn von Lissa über Fraustadt und Schlichtingsheim nach **Glogau** ($5\frac{3}{10}$ Meilen) an, welche die Verbindung mit der niederschlesischen Zweigbahn vermittelt.

c) Zweigbahnen im oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere. Gesammtlänge: **14$\frac{7}{8}$** Meilen, von denen jedoch nur **7$\frac{1}{5}$** Meilen mit Locomotiven befahren werden. Die Haupttheile dieser Zweigbahnen sind: 1) von Kattowitz nach Emanuelsegen und Idahütte (breitspurige Locomotivbahn, seit 1857 im Betriebe mit der Hauptbahn vereinigt), **3240** Ruthen; 2) von der Kowalicken-Eisenerz-Grube bei Tarnowitz über Beuthen, Laurahütte bis zur Leopoldinen-Kohlengrube bei Brzenczkowitz, **11,486** Ruthen; 3) von Karff über Morgenrothhütte nach Antonienhütte, **2789** Ruthen; 4) von Beuthen nach Morgenrothhütte, **1514** Ruthen; 5) von den Rudaer Thongruben nach Thurzohütte, **2005** Ruthen.

Dies giebt eine gegenwärtig fahrbare Gesammtlänge von **68$\frac{7}{8}$** M., zu denen in der nächsten Zeit noch **2$\frac{2}{5}$** Meilen kommen werden.

Beschlossen ist ferner die Ausführung folgender Bahnen: 1) von Posen nach Bromberg, **17** Meilen; 2) von Kattowitz nach Granica, zum unmittelbaren Anschlusse an die Warschau-Wiener Bahn, wovon auf preuß. Gebiete $\frac{3}{4}$ Meile; 3) von Königshütte nach Schwientochlowitz, **900** Ruthen; 4) von Tarnowitz über Ruda nach Orzesche, resp. Czerwionkau zum Anschlusse an die Rendza-Nicolaier Zweigbahn der Wilhelmsbahn, **5$\frac{3}{4}$** Meilen; 5) von Breslau auf dem rechten Oderufer über Oels und Namslau nach Oberschlesien, **22$\frac{1}{2}$** Meilen. Dies giebt zusammen **46$\frac{1}{2}$** Meilen.

2) Beschreibung der Bahn.

a) Hauptbahn. Seit Anfang 1856 hat die ganze Bahn (welche ursprünglich zum größten Theil auch im Unterbau eingeleisig hergestellt war und eine Kronenbreite des Dammes von 15 Fuß hatte) Doppelgeleise. Die Schienen sind breitbasige oder Vignoles-Schienen von 3 Profilen: theils 3$\frac{1}{2}$ Zoll hoch, pr. Fuß 18 Pfd. schwer, theils 4 Zoll hoch, 22 Pfd. schwer, theils 5 Zoll hoch, 24$\frac{1}{2}$ Pfund schwer (außerdem kommen noch in einigen Nebengeleisen Brückschienen vor, die pr. Fuß 15 Pfd. wiegen). Die Schwellen sind von Kiefernholz und mit einer Auflösung von Chlorzink imprägnirt.

Horizontal sind zusammen **14,637**, steigend **25,780**, fallend **12,205** Ruthen, und zwar beträgt die Erhebung von Breslau bis Myslowitz **898**, der Fall **459** Fuß, das Steigungsmaximum **1** auf **100**. Die geraden Strecken betragen **41,509$\frac{1}{2}$** Ruthen, die Curven zusammen **11,112$\frac{1}{2}$** Ruthen.

Die bedeutendsten Brücken sind: über die Ohlau bei Ohlau, 200 Fuß lang; über die Neiße bei Löwen, 400 Fuß lang; über die Oder bei Oppeln, eine Fluthbrücke mit 12 Oeffnungen von 40 Fuß lichter Weite und 3 Fluthbrücken mit zusammen 18 Oeffnungen; zwei Brücken über die Clodnitz bei Kandrzin und Labandt. Im Ganzen hat die Bahn 162 Brücken (wovon 21 über 30 Fuß weit), 111 Durchlässe, 26 Wegunterführungen und 8 Wegüberführungen.

b) Posener Bahn. Von Breslau bis Posen sind 18,001 R. horizontal, 12,388½ R. steigend und 13,520 R. fallend. Das Maximum der Steigung 1 auf 80 kommt nur in der Nähe des Endpunktes bei Posen vor, außerdem mehrmals 1 auf 100. In Curven liegen nur 4871 R. Die Bahn ist eingeleisig, das Terrain zum zweiten Geleise aber überall erworben. Die Schienen sind Vignoles-Schienen, 4 Zoll hoch und pr. Fuß 22 Pfd. schwer; sie liegen auf kiefernen Schwellen, die mit Kupfervitriol getränkt sind.

Die Kunstbauten bestehen in 12 größeren Brücken über 30 Fuß lichter Weite, 179 kleineren Brücken und Durchlässen, 6 Unter- und 2 Ueberführungen von Wegen. Die größte Brücke ist die Oderbrücke bei Breslau; dieselbe besteht aus 3 Oeffnungen à 100 Fuß mit Gitterträgern, außerdem 2 Oeffnungen à 30 Fuß für Oderschiffe (Drehbrücken) und 28 Oeffnungen à 30 Fuß.

c) Glogauer Zweigbahn. Hier kommen 12 größere Brücken über 30 Fuß vor. Die bedeutendsten sind die bei Glogau über die alte und neue Oder, resp. 1265 und 675 Fuß lang.

d) Zweigbahnen im Bergwerks- und Hüttenreviere. Mit Ausnahme der nur 2 M. langen breitspurigen Strecken von Kattowitz nach Idahütte und von Karl-Emanuel nach Morgenrothhütte haben die übrigen Strecken nur eine Spurweite von 2½ Fuß. Die mit Maschinen befahrenen Geleise sind theils mit 15 Pfund schweren Brückschienen, theils mit 18 Pfd. schweren Vignolesschienen hergestellt. Für den Betrieb mit Pferden sind 8 Pfd. schwere Stuhlschienen angewendet. Mit Doppelgeleise sind 6⅞ Meilen versehen.

Horizontal sind 4455, steigend 10,576, fallend 10,163 Ruthen. Das größte Steigungsverhältniß ist 1 auf 30.

An größeren Bauwerken kommen vor: 6 Ueber- und 15 Unterführungen von Wegen; außerdem 235 Brücken und Durchlässe.

3) **Geschichte.**

Bildung der Actiengesellschaft 1836. Erste Generalversammlung am 3. Mai 1837. Die von derselben dem Directorium gestellte Frage: ob im Interesse der Unternehmer der Bau einer Eisenbahn von Breslau nach Oberschlesien zum Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn ausführbar sei, beschäftigte das Directorium drei volle Jahre. Vorläufige Genehmigung des Königs 24. März 1841. Vereinbarung des Statuts am 22. März, Bestätigung desselben am 2. August dess. J. Die Weiterführung bis Berun wurde genehmigt 11. August 1843. — Den Bau leitete der Ober-Ingenieur **Rosenbaum**. Eröffnung der Bahnstrecken von Breslau bis Ohlau am 22. März 1842, von Ohlau bis Brieg 3. Aug. dess. J., von Brieg bis Oppeln am 28. Mai 1843, von Oppeln bis Königshütte am 31. October 1845, von Königshütte bis Myslowitz am 5. Octbr. 1846. Im Jahre 1851 begann der Bau der Zweigbahnen im Berg- und Hüttenrevier und am 1. Decbr. 1852 wurde die Zweigbahn von Kattowitz bis Idahütte und Emanuelsegen eröffnet. Die außerordentliche Generalversammlung am 21. März 1853 beschloß die Fortsetzung der Bahn von Myslowitz bis zu dem gleich anfangs beabsichtigten und in den Statuten als Endziel der Bahn benannten Anschlusse an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn bei Neu-Berun. Aber noch weit wichtiger war der Beschluß der Generalversammlung am 27. Juli 1853. Dieselbe beschloß nämlich mit 710 gegen 15 Stimmen, ihr Unternehmen auch auf die Bahn von Breslau nach Posen mit einer Zweigbahn von Lissa nach Glogau auszudehnen. Wegen Aufbringung des hierzu erforderlichen Capitals schloß die Direction mit der Regierung am 28. Juli 1853 einen definitiven Vertrag ab; am 20. August wurde derselbe von der Regierung genehmigt und der Gesellschaft für die gedachte Ausdehnung ihres Unternehmens Concession ertheilt. Die Bahn wurde bereits am 16. November 1853 bei Lissa in Angriff genommen und sollte binnen 3 Jahren vollendet sein. Das Gesetz über die bedingte Zinsgarantie für das erforderliche Anlagecapital wurde am 20. Februar 1854 erlassen.

Die Generalversammlung am 25. August 1856 beschloß in Gemäßheit eines bereits vereinbarten Vertragsentwurfs die weitere Ausführung des Baues, die Verwaltung und den Betrieb der ganzen Bahn dem Staate zu übertragen, zugleich aber die Ausdehnung des Unter-

nehmens auf die oben genannten 5 Bahnen nach Bromberg u. s. w., von denen die von Posen nach Bromberg (über Gnesen) am 12. Jan. 1857 concessionirt wurde. Am 17. Sept. 1856 wurde der Vertrag mit dem Staate definitiv abgeschlossen; am 19. Octbr. d. J. erhielt derselbe die königl. Bestätigung und an demselben Tage wurde die königliche Direction der Bahn eingesetzt.

Die Bahn von Breslau nach Posen wurde am 27. Octbr. 1856 feierlich eröffnet und am 29. Oct. dem allgemeinen Verkehr übergeben. Die Zweigbahn von Lissa nach Glogau wurde am 30. Decbr. 1857 eröffnet, jedoch ohne die Oderbrücken bei Glogau, welche erst am 18. Mai 1858 dem Betriebe übergeben wurden.

Am 7. Juni 1858 wurde zum Bau der kurzen Zweigbahn von Schwientochlowitz nach Königshütte, am 21. Juni 1858 zum Bau einer zwischen Kattowitz und Myslowitz abzuzweigenden Zweigbahn nach der polnischen Grenze in der Richtung auf Zombkowice Genehmigung ertheilt.

4) **Anlagecapital.**

a) Actiencapital: **12,606,200** Thlr. (in Actien à **100** Thlr.).

(Das anfängliche Actiencapital für die Bahn von Breslau nach Oppeln betrug statutenmäßig 1,470,000 Thaler, wovon jedoch nur 1,429,700 Thlr. durch Actien wirklich aufgebracht wurden. Für die Weiterführung der Bahn bis zur österreichischen Grenze bei Berun wurde im Statut vorläufig ein Fonds von 1,530,000 Thlr. angenommen, derselbe aber durch Cabinetsordre vom 11. August 1843 auf 2,400,000 Thlr. und somit das ganze Actiencapital auf 3,829,700 Thlr. erhöht. Von den neuen Actien Lit. B. übernahm der Staat den siebenten Theil oder 343,000 Thlr. — Durch Beschluß vom 25. November 1846 [bestätigt 12. Februar 1847] wurde das Actiencapital abermals um 823,400 Thaler in Stammactien Lit. A., also bis auf 4,653,100 Thlr. vermehrt. — Eine dritte Erhöhung wurde im Jahre 1848 beschlossen und vom König am 1. September dess. J. genehmigt, nämlich um 1,650,000 Thaler in Actien Lit. A., wovon jedoch Ende 1856 90,000 Thaler noch nicht verwerthet waren. — Nach Beschluß der Generalversammlung am 25. August 1856, genehmigt 13. Octbr. d. J., wurden zur Erweiterung und vollständigen Ausrüstung des Unternehmens 6,303,100 Thlr. in neuen Stammactien Lit. C. ausgegeben, welche die Inhaber der bisherigen Stammactien zum Paricurse erhielten. Dieselben wurden bis Ende 1857 mit 4 Procent verzinst und

nehmen von da an an den Zinsen und Dividenden gleich den älteren Stammactien Theil. Uebrigens sind die am 25. August 1856 beschlossenen neuen Bahnen zusammen auf **17,428,000** Thaler veranschlagt, wovon **6,800,000** Thlr. auf die Bahn von Posen nach Bromberg, **7,875,000** Thlr. auf die Bahn auf dem rechten Oderufer und **2,457,000** Thlr. auf die Bahn von Tarnowitz nach Orzesche kommen.)

b) Prioritätsanleihen: **21,191,800** Thlr., nämlich:

1) **370,300** Thlr. in Prioritätsactien Lit. A. zu **100** Thlr. mit **4** Procent Zinsen und jährlicher Amortisation (von 1845 an) von **1800** Thlr. nebst den ersparten Zinsen (Beschluß vom 8. Februar, Privilegium vom 7. März 1843).

2) **1,276,600** Thlr. in Prioritätsactien Lit. B. zu **100** Thlr. mit **3½** Procent Zinsen, sowie von 1853 an mit jährlicher Amortisation von **6300** Thlr. nebst den ersparten Zinsen (Nachtrag zum Statut vom 3. Febr. 1846).

3) **1,000,000** Thlr. in Prioritätsactien Lit. C. zu **100** Thlr. mit **4** Procent Zinsen und jährlicher Amortisation von ½ Procent von 1853 an, laut Beschluß vom 19. November 1850 und Privilegium vom 24. März 1851. (Diese Anleihe sollte zur Anlegung der Pferdebahn im oberschlesischen Bergwerksreviere dienen.)

4) **6,500,000** Thaler in **27,000** vierprocentigen Obligationen Lit. D. zu **1000, 500** und **100** Thlr., mit jährlicher Amortisation von ½ Procent von 1856 an (Privilegium vom 24. Mai 1853). In der Generalversammlung am 21. März 1853 wurde nämlich eine Vermehrung des Anlagecapitals um die gedachte Summe beschlossen. Dieselbe sollte zur Legung des Doppelgeleises auf dem ganzen Tracte der Hauptbahn, zur Herstellung baulicher Anlagen und Erweiterungen der Bahn, Bahnhöfe und Ladestellen, zur Vermehrung der Betriebsmittel und zur Ausführung der zweiten Section der durch die oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere zu führenden Zweigbahn, Beschaffung der Betriebsmittel für den Betrieb durch Pferdekraft und event. Einrichtung der ganzen Zweigbahn auf Dampfbetrieb verwendet werden.

5) **8,000,000** Thlr. Lit. E. zu **3½** Procent in **29,000** Prioritäts-Obligationen zu resp. **1000, 500** und **100** Thlr. nach dem Statutennachtrage vom 28. Juli 1853 und dem Privilegium vom 20. August dess. J. Diese Anleihe ist zum Bau der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn bestimmt. Zur Amortisation wird jährlich der

über 3½ Procent des Anlagecapitals aufkommende Reinertrag dieser Eisenbahn bis zur Höhe eines halben Procents desselben verwandt.

6) 4,044,900 Thlr. Lit. F. zu 4½ Procent nach dem Privilegium vom 26. Juni 1857. Zinstermine 1. April und 1. Octbr. Diese Anleihe ist gleichfalls für die Breslau-Posener Bahn bestimmt. Von den Zinsen garantirt der Staat nach dem Gesetze vom 13. Mai 1857 3½ Procent, die Gesellschaft schießt 1 Procent zu. Zur Amortisation dient diejenige Summe, um welche der Reinertrag der Breslau-Posen-Glogauer Bahn den Bedarf für Zinsen und Amortisation der Obligationen Lit. E. und die Zinsen der Obligationen Lit. F. übersteigt, bis auf Höhe von 20,224½ Thlr., sowie die Zinsen der bereits amortisirten Obligationen Lit. F.

Dies giebt als gesammtes Anlagecapital 33,798,000 Thaler. Davon sind bestimmt: 1) für die Hauptbahn 12,907,000 Thlr. (verwendet Ende 1857: 13,466,591 Thlr.); 2) für die Breslau-Posen-Glogauer Bahn nominell 12,044,900 Thlr., doch sind die Obligationen Lit. E. nur mit großem Verluste, nämlich nur zu 6,162,111 Thlr. verwerthet (der neueste Anschlag beträgt 10,106,008 Thlr., wovon Ende 1857 9,380,765 Thlr. wirklich verwandt waren); 3) für die Zweigbahnen im Berg- und Hüttenreviere 2,543,000 Thlr. in Obligationen Lit. C. und D. (bis Ende 1857 waren 3,282,394 Thlr. verwendet, wovon 32 Procent für den Oberbau und fast 23 Procent für Transportmittel).

5) Verhältniß zum Staate.

Dasselbe wie bei allen denjenigen preußischen Privatbahnen, deren Betrieb der Staat übernommen hat, jedoch mit folgender Modification. Den Inhabern der Stammactien Lit. B. ist von Seiten des Staats der Genuß von 3½ Procent Zinsen garantirt. Falls der Reinertrag in einem Jahre 5 Procent des ganzen Stammactiencapitals übersteigt, so kommen von diesem Ueberschusse nur zwei Drittel zur Vertheilung unter die Actionaire, das letzte Drittel wird an den Staat abgeführt, um nach seinem Ermessen zur Ausgleichung etwaiger Zinszuschüsse oder zum Ankaufe von Actien nach dem Tagescurse verwendet zu werden*).

*) Für 1847 erhielt der Staat aus diesem Grunde 23,265½ Thlr., für 1848: 31,020⅔ Thlr., für 1849: 16,214 Thlr., für 1850: 55,691 Thlr., für 1851: 89,671½ Thlr., für 1852: 149,452½ Thlr., für 1853: 188,715 Thlr., für 1854: 201,163 Thlr., für 1855: 184,488 Thlr., für 1856: 184,298 Thlr., für 1857: 263,498 Thlr.

Die den Privat-Interessenten überlassenen **20,570** Actien Lit. B. werden durch allmälige Einlösung nach dem Nennwerthe von dem Staate erworben und außer Verkehr gesetzt. Hierzu werden von dem auf die Eröffnung der ganzen Bahn folgenden Jahre an jährlich **12,000** Thlr. und die Zinsen der bereits früher eingelösten Actien zu **3½** Proc. verwendet. Die jährlich einzulösenden Actien bestimmt das Loos in einer am 1. Juli jedes Jahres stattfindenden Ausloosung. Sollte der Staat in Folge der übernommenen Zinsgarantie genöthigt sein, in 3 auf einander folgenden Jahren einen Zuschuß zu leisten, oder sollte der Zuschuß in einem Jahre **1** Proc. des gesammten Stammactiencapitals übersteigen, so war demselben die Befugniß vorbehalten, die Administration der ganzen Bahn und des Betriebes zu übernehmen.

Für den Fall, daß der Ertrag der Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn nicht hinreichen sollte, um das Anlagecapital derselben mit **3½** Proc. zu verzinsen, wird vom Staate aus dem ihm zustehenden dritten Theile des Ueberschusses über **5** Procent des Anlagecapitals der ältern Bahnstrecke und aus dem ihm rücksichtlich seines Antheils an den Stammactien Lit. B. zustehenden Gewinne über **3½** Procent dieser Actien (der eigentlichen Dividende) der nöthige Zuschuß geleistet. Zur Sicherung eines für die Deckung etwaiger Zinsausfälle ausreichenden Garantiefonds sammelt der Staat vom Betriebsjahre 1853 an alle ihm aus dem oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmen zustehenden Dividenden und Superdividenden so lange selbst an, bis die neue Eisenbahn fünf Jahre hintereinander einen Reinertrag von wenigstens **3½** Procent aufgebracht haben wird. Mit diesem Zeitpunkte ist der Staat berechtigt, den angesammelten Fonds bis auf **200,000** Thlr. (die einen eisernen Garantiebestand bilden sollen) zu vermindern. (Siehe Nachtrag.)

6) Verfassung.

Ordentliche Generalversammlungen finden im 3. Quartal jedes Jahres zu Breslau statt, wo die Gesellschaft ihr Domicil hat. In denselben haben nur die Besitzer von **10** und mehr Actien ein Stimmrecht, ferner geben **25, 45, 70, 100, 135, 175, 220, 270** Actien resp. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 Stimmen; auf **325** und mehr Actien kommen 10 Stimmen; mehr als 10 Stimmen kann ein einziger Actionair nicht in Anspruch nehmen. Repräsentirt und vertreten wurde die Gesellschaft bisher in ihren inneren und äußeren Rechten durch den Verwaltungsrath, welcher in 2 Sectionen, Directorium und Ausschuß,

zerfiel. Jener wie dieser bestand aus 8 Mitgliedern und 8 Stellvertretern. Der Staat war berechtigt, ein Mitglied des Verwaltungsraths zu ernennen, das in beiden Sectionen desselben Sitz und Stimme hatte. Seit 13. Octbr. 1856 ist die Direction vom Staate ernannt. Der königl. Direction steht ein Verwaltungsrath zur Seite, der aus 15 gewählten Mitgliedern und 6 Stellvertretern besteht. Bis zum Schlusse des J. 1857 wurde derselbe durch die Mitglieder und Stellvertreter des bisherigen Verwaltungsrathes gebildet. Am 1. Jan. 1858 schied ein Drittel der gewählten Mitglieder und 12 Stellvertreter aus; später wird jährlich am 1. Jan. ein Drittel sowohl der Mitglieder als der Stellvertreter ausscheiden.

7) **Frequenz und Einnahme.**

a) Hauptbahn.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
		Centner	f. Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerd. Thlr.	zusammen Thlr.	Thlr.	Thlr.
22. Mai bis 31 Dec. 1842	139128	43023	52785	4553	1245	58583	28727	29856
1843	235150	177597	107136	19313	8605	135054	78442	56612
1844	250061	207360	121495	32527	8801	162823	90956	71867
1845	254373	300891	135547	61390	24668	221606	126274	95326
1846	388498	1443147	249397	246611	24463	520471	286763	233708
1847	403927	1754443	266576	348544	62019	677139	322901	354238
1848	376910	2109013	269061	440150	41696	750907	367763	383144
1849	363237	2351736	261146	450331	67841	779318	379335	399983
1850	405755	3619785	314485	575662	77363	967510	408471	559039
1851	330523	4216127	338378	636441	156788	1131607	461475	670132
1852	348782	6874126	345075	954187	151225	1450488	575324	875164
1853	355528	9464518	352434	1343468	110618	1806520	736426	1070094
1854	370290	11449709	356072	1601049	149373	2103494	946515	1156979
1855	425694	15987926	416878	1993960	117766	2528604	1521769	1006835
1856	461626	18048603	456042	2095028	296752	2850733	1667591	1183141
1857	542916	19061302	526974	2077675	337650	2942299	1386316	1555982

Von den angegebenen Ausgaben wurden aus dem Reservefonds gedeckt 1848: **11,467**, 1849: **11,411**, 1850: **12,381**, 1851: **30,897**, 1852: **104,320**, 1853: **145,472**, 1855: **145,472**, 1856: **233,924**, 1857: **473,001** Thlr.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1842: **49**, 1843: **58**, 1844: **56**, 1845: **57**, 1846: **54⅛**, 1847: **47¾**, 1848: **49**, 1849: **48¾**, 1850: **42¼**, 1851: **40¾**, 1852: **39⅔**, 1853: **40¾**, 1854: **45**, 1855: **60⅙**, 1856: **58½**, 1857: **47⅑** Procent.

b) Breslau-Posener Bahn.

Einnahme 29. Oct. — 31. Dec. 1856: für 37,646 Personen **31,437** Thlr., für 478,982 Ctr. **62,975** Thlr., außerdem **981** Thlr., zusammen **95,393** Thlr., Ausgabe **61,065** Thlr. — 1857: Einnahme für 262,352 Personen **204,454** Thlr., für 3,339,001 Ctr. Güter rc. **452,778** Thlr., außerdem **47,124** Thlr., zusammen **704,357** Thlr., Ausgabe **434,994** Thlr. oder **61¾** Proc., Ueberschuß **269,363** Thlr.

c) Zweigbahn im Berg- und Hüttenrevier.

Einnahme 1855: **187,988** Thlr.

" 1856: für 11,196,741 Centner **297,282** Thlr., Ausgabe **289,176** Thlr.

" 1857: für 10,945,225 Centner **265,876** Thlr., Ausgabe **247,904** Thlr.

8) Rentabilität.

Bis 1846 incl. wurden die Actien mit **4** Proc. verzinst, außerdem aber für 1845 noch $\frac{3}{7}$ Procent Dividende gezahlt. — Seitdem werden den Actien beider Kategorien aus dem Reinertrage zunächst **3½** Procent jährliche Zinsen in halbjährlichen Terminen gewährt und die noch verbleibenden Ueberschüsse zu einer Dividende verwendet. Zinsen und Dividenden zusammen betrugen für 1847: **6**, 1848: **6⅓**, 1849: **5** $\frac{7}{12}$, 1850: **7**, 1851: **8**, 1852: **10**, 1853: **10**, 1854: **10⅓**, 1855 und 1856: je **11⅙**, 1857: **13** Procent. Dies giebt im Durchschnitt der Jahre 1845—1857 **8¼** Proc. oder seit Eröffnung der ganzen Bahn bis Myslowitz fast **9** Proc. jährlich.

9) Reservefonds.

Der vom Verwaltungsrathe jedesmal festzusetzende Zuschuß zum Reservefonds darf in keinem Jahre mehr als **2** Procent, der Reservefonds selbst ohne ausdrückliche Genehmigung des Staats in keinem Falle mehr als **20** Procent des Anlagecapitals betragen. Ende 1851 betrug der Reservefonds **160,000** Thlr. (dazu kamen aus der Einnahme des genannten Jahres 66,493 Thlr.), Ende 1852: **228,956** Thlr.

(Zugang im gedachten Jahre 165,988 Thlr.), Ende 1854: **512,938**, Ende 1856: **300,987**, Ende 1857: **606,175** Thlr. (worunter Erneuerungsfonds 543,175 Thlr.). Für 1857 wurden dem Reservefonds nur **13,000** Thlr. oder $\frac{1}{10}$ Proc. des Anlagecapitals, dem Erneuerungsfonds aber **499,000** Thlr. überwiesen.

10) **Betriebsmaterial.**

a) Hauptbahn.

Ende 1857 waren vorhanden:

81 Locomotiven (wovon 5 von Sharp Brothers in Manchester, 2 von Stephenson, 1 von Edm. Herrenkohl, 1 von Lindheim in Ullersdorf, die andern 72 von Borsig in Berlin);

74 Personenwagen mit 2879 Plätzen;

2293 andere Wagen (24 Gepäck-, 13 Equipage-, 114 Kalk-, 23 Pferde- und Vieh-, 13 Kessel- und Langholz-, 20 Coaks-, 1517 Kohlen- und 569 Güterwagen) für 318,805 Ctr.

b) Breslau-Posener Bahn.

28 Locomotiven (von Borsig in Berlin), 54 Personenwagen mit 2680 Plätzen, 550 Güterwagen für 80,352 Ctr.

c) Zweigbahn.

10 Tenderlocomotiven (von W. Günther in W.-Neustadt);

1819 Wagen.

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

Oberschlesische Zweigbahn, s. Oppeln-Tarnowitz.

Odenwälder Bahn, s. Badische Staatseisenbahnen.

---

94. K. K. Oesterreichische Staatseisenbahnen.

1) Länge und Bahnlinie.

Die österreichischen Staatseisenbahnen — soweit dieselben noch im Herbste 1858 im Besitze des Staates waren — zerfallen in folgende Linien:

a) **Südliche Staatsbahn,** von **Wien** über Gloggnitz, Mürzzuschlag, Gratz, Cilly und Laibach nach **Triest**, $77\frac{2}{3}$ M. lang (mit Zweigbahnen von Mödling nach Laxenburg und von Wiener-Neustadt über Katzelsdorf nach Oedenburg, zusammen 5 M. lang);

b) **Wiener Verbindungsbahn,** $\frac{3}{4}$ M., noch nicht ganz vollendet;

c) **Tyroler Staatsbahn,** von der bayerischen Grenze bei **Kufstein** bis **Innsbruck**, 10 Meilen, und von **Verona** bis **Botzen**, $19\frac{2}{3}$ Meilen, wovon über 5 Meilen in Italien (erst im Bau);

d) **Croatische Staatsbahn,** von **Steinbrück** (Station der südlichen Staatsbahn zwischen Cilly und Laibach) bis **Agram**, 10 M. (erst im Bau).

Im Betrieb sind davon gegenwärtig in Deutschland $88\frac{2}{3}$, in Ungarn gegen 4 Meilen.

Die Stationen und Anhaltepunkte der südlichen Staatsbahn, sind:

aa) zwischen **Wien** und **Gloggnitz:** Matzleinsdorf, Meidling, Hetzendorf, Atzgersdorf, Liesing, Perchtoldsdorf, Brunn, Mödling, Guntramsdorf, Gumpoldskirchen, Pfaffstetten, Baden, Vöslau, Kottingbrunn, Leobersdorf, Solenau, Felixdorf, Theresienfeld, Neustadt, St. Egidien, Neunkirchen, Ternitz, Pottschach; bb) zwischen **Gloggnitz** und **Mürzzuschlag:** Peyerbach, Eichberg, Klamm, Breitenstein, Semmering, Spital; cc) zwischen **Mürzzuschlag** und **Triest:** Langenwang, Krieglach, Mitterndorf, Kindberg, Marein, Kapfenberg, Bruck, Pernegg, Mixnitz, Frohnleiten, Peggau, Klein-Stübing, Gradwein, Judendorf, **Gratz;** — Puntigam, Kalsdorf, Wildon, Lebring, Leibnitz, Ehrenhausen, Spielfeld, Pößnitzhofen, Marburg, Kranichsfeld, Pragerhof, Pöltschach, Ponigl, St. Georgen, Store, **Cilly;** — Markt-Tüffer, Römerbad, **Steinbrück**, Hrastnigg, Trifail, Sagor, Sava, Littay, Kreßnitz, Laase, Salloch, **Laibach;** — Franzdorf, Loitsch, Rakek, Adelsberg, Pöstraſnegg, St. Peter*), Ober-Lesezhe, Divazza, Sessana, Prosecco, Nabresina, Grignano, Miramare, **Triest**; dd) zwischen **Neustadt** und **Oedenburg:** Katzelsdorf, Neudörfl, Sauerbrunnen, Wiesen-Sigleß, Mattersdorf, Marz-Rohrbach, Schadendorf, Agendorf.

---

*) Hier wird eine Bahn nach Fiume abzweigen.

Die noch nicht eröffnete Bahn von Botzen nach Verona geht über S. Michele, Trient, Mattarello, Cagliano, Roveredo, Serravalle, Peri Ala, Ceraino, Veneto, Chiuso und Parona. (S. Nachtrag.)

2) Beschreibung der Bahn.

Sämmtliche Bahnen haben im Allgemeinen nur einfaches Geleise, doch ist der Unterbau fast überall für Doppelbahn berechnet, indem die Kronenbreite bei Dämmen **25**, bei Einschnitten **24** Fuß beträgt. Die Schienen sind größtentheils starke breitbasige von $20\frac{3}{4}$ Pfd. pr. Fuß.

Im Einzelnen ist über die verschiedenen Bahnstrecken, namentlich über die vorkommenden größeren Kunstbauten, noch Folgendes zu bemerken.

a) Von Wien bis Gloggnitz. Von dieser Strecke haben etwa **6½** Meilen doppeltes Geleise. Die Schienen sind breitbasige, größtentheils pr. Fuß 15 Pfd. schwer, und liegen auf Lang- und Querschwellen von Eichen- und Lärchenholz. Horizontal ist nur etwa ½ M. Das Steigen beträgt im Ganzen **829⅗**, das Fallen **90** Fuß, die stärkste Steigung **1** auf **130**. — Die Erdarbeiten waren großentheils sehr bedeutend; die Dämme sind bis **45** Fuß hoch, die Einschnitte bis **36** F. tief. An Kunstbauten kommen 455 vor, worunter 128 Wegübergänge (45 unter und 16 über der Bahn), 32 Brücken, 127 Canäle und Durchlässe, 107 Brücken und Canäle seitwärts der Bahn, und ein Tunnel. Der letztere geht durch den Katzbüchel im Weingebirge zwischen Gumpoldskirchen und Pfaffstetten und ist **516** F. lang, **22** F. hoch, **28** Fuß weit.

b) Von Gloggnitz bis Mürzzuschlag. Diese den Semmering überschreitende Strecke ist zwar nur **5⅖** Meilen lang, aber vielleicht die schwierigste Eisenbahnstrecke in Europa. Sie ersteigt von Gloggnitz aus bis zum Rücken des Semmerings (welcher 3120 Fuß über der Meeresfläche liegt) auf **3⅘** M. **1480** Fuß und fällt dann bis Mürzzuschlag auf **1⅗** M. um **720** Fuß. Das durchschnittliche Gefälle beträgt auf jener Strecke **1** auf **62**, auf dieser **1** auf **55**, das Steigungsmaximum **1** auf **40**. Das größte Bauwerk ist ein auf der Grenze zwischen Oesterreich und Steyermark vorkommender Tunnel von **4519** Fuß Länge; außerdem kommen noch 16 kleinere Tunnels, zusammen über **9000** F. lang, und 16 bedeutende Brücken und Viaducte vor, von denen eine eine Höhe von **144½** Fuß hat, drei andere resp. 123, 117 und 115 F. hoch sind. Die Schienen wiegen pr. F. 24 Pfd. und ruhen auf Lang- und Querschwellen von Lärchenholz.

c) Von Mürzzuschlag bis Laibach. Diese Strecke ist ebenfalls reich an großen Schwierigkeiten und bedeutenden Bauwerken. Von letzteren stehen folgende obenan: zahlreiche Stütz- und Wandmauern bei Elisensruhe, Kindberg u. s. w.; eine **1146** Fuß lange Bogenstellung an der Badlwand, zwischen Frohnleiten und Feistritz, mittelst welcher die Landstraße über der Eisenbahn hinläuft; 7 Brücken über den Mürzfluß, eine Brücke über den Murfluß bei Peggau; ein Tunnel bei St. Egidien, **600** F. lang; ein Viaduct über das Thal der Pößnitz, 46 Bogen; ein Tunnel durch den Leitersberg bei Marburg, **2100** Fuß lang; eine Brücke bei Marburg über die Drau; ein Tunnel vor St. Georgen, **741** Fuß lang. — Zwischen Cilly und Laibach kommen 3 Brücken über den Sannfluß, eine über die Sau bei Poganet und 5 Tunnels, zusammen **2340** Fuß lang, vor.

d) Von Laibach bis Triest. Diese Strecke ist nach der über den Semmering die schwierigste auf der ganzen Südbahn oder vielmehr auf allen österreichischen Eisenbahnen. Sie überschreitet den Karst und läuft zuletzt auf eine längere Strecke längs der Meeresküste hin. Sie ersteigt eine Höhe von **1900** Fuß über der Meeresfläche (der höchste Punkt liegt zwischen Rakek und Adelsberg) mit einem Steigungsmaximum von **1** auf **80**, und enthält 28 Viaducte von **11,552** Fuß Länge (die größten sind die bei Franzdorf, **1848** Fuß lang, **120** Fuß hoch, mit doppelter Bogenstellung von resp. 25 und 22 Bogen, bei Nabresina, **2040** F. lang, **60** F. hoch, mit 42 Bogen, und bei Barcolo, **1008** F. lang, **60** F. hoch, mit 30 Bogen), sowie 7 Tunnels von zusammen **8550** Fuß Länge (der längste ist **1710** Fuß lang). Außerdem sind bemerkenswerth: der Damm über das Laibacher Moor, **7476** F. lang, **12** F. hoch, und die Wasserthürme bei Loitsch und Rakek, sowie die **5** Meilen lange Wasserleitung bei Lesezhe, welche die Stationen Divazzo, Sessana und Prosecco mit Wasser für den Eisenbahnbetrieb versorgt, und eine andere Wasserleitung von Auresina bis Triest für die letzten drei Stationen. 6 Dämme sind **108—144** F. hoch.

3) **Geschichte.**

Durch Cabinetsschreiben vom 25. Nov. 1837 wurde der Staatsverwaltung zwar das Recht, Eisenbahnen zu erbauen oder zu betreiben, vorbehalten, aber zugleich erklärt, daß davon im gegenwärtigen Zeitpunkte kein Gebrauch gemacht werden sollte. (Allerhöchster Entschluß vom 29. Decbr. 1837 und 18. Juni 1838.) Ende 1841 (allerhöchste

(Entschließung vom 19. Dec.) wurden jedoch die Linien von Wien über Prag nach Dresden, von Wien nach Triest, sodann eine in der Richtung nach Bayern und die von Venedig über Mailand nach dem Comer-See unbeschadet der von Privat-Unternehmungen bereits erworbenen Privilegien für Staatsbahnen erklärt und eine General-Direction für die Staatseisenbahnen eingesetzt. Anfang September 1842 begann der Bau in der Richtung nach Prag und Triest, nachdem eine allerh. Entscheidung vom 3. Aug. 1842 bestimmt hatte, daß vorläufig von Olmütz nach Prag und von Mürzzuschlag nach Triest gebaut werden, die erstere Bahn aber eine Zweigbahn von Trübau nach Brünn erhalten sollte. In Bezug auf die Bahn nach Dresden wurde durch Ministerialerklärungen vom 30. Juli und 9. August 1842 (ausgewechselt zu Wien am 15. August dess. J.) eine Uebereinkunft zwischen der österreichischen und sächsischen Regierung geschlossen, worin Niedergrund als Anschlußpunkt bezeichnet war. Am 27. Februar 1845 wurde die Anlegung einer galizischen Eisenbahn von Bochnia (als dem Endpunkte der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn) nach Lemberg und von da nach Brody und Czernowitz befohlen. Anfang 1850 kaufte die Regierung die von einer Actiengesellschaft gebaute, noch unvollendete ungarische Centralbahn an sich, indem sie die in Privathänden befindlichen **32,000** Actien, im Nennwerthe von **8** Mill. Fl. C.-M., durch **4**proc. Staatsschuldverschreibungen von gleichem Nennwerthe einlöste und außerdem **11,000** Stück **4**proc. Metalliques ausgab, was zusammen **18,604,102** Fl. ausmacht (die Generalversammlung am 7. Dec. 1849 genehmigte die gestellten Bedingungen und der betreffende Vertrag wurde am 7. März 1850 abgeschlossen). Vom 1. Januar 1851 an übernahm die Regierung auch die Krakau-oberschlesische Bahn und gewährte dafür **1,792,900** Thlr. in **4**proc. Obligationen à **100** Thlr. Am 19. Juli 1851 wurde ein Vertrag mit Bayern ratificirt, durch welchen Bayern sich verpflichtete, von München über Rosenheim bis an die österreichische Grenze bei Salzburg, ferner von Rosenheim an die österreichische Grenze bei Kufstein, endlich von Nürnberg über Regensburg bis an die österreichische Grenze zu bauen, Oesterreich aber sich verbindlich machte, die gedachten Bahnen von der Grenze bis Bruck a. d. Mur, bis Innsbruck und bis Linz, resp. Wien fortzusetzen. Der Bau der Bahn von Bruck nach Salzburg wurde jedoch später (laut Erklärung an die bayerische Regierung vom 12. Mai 1854) wieder aufgegeben. Im Jahre 1853 kam der Ankauf der Wien-Gloggnitzer Bahn (s. W i e n - R a a b) zu Stande,

welche letztere am 1. Oct. dess. J. in den Besitz des Staates übergegangen ist. Am 31. Juli 1854 erfolgte auch der Ankauf der $3\frac{7}{10}$ M. langen Bahn von Katzelsdorf nach Oedenburg in Ungarn. Am 31. Dec. 1854 wurden die nördliche und südöstliche Staatsbahn an die österreich. Staatseisenbahngesellschaft überlassen, im Jahre 1856 die italienischen Staatsbahnen an die lombardisch-venetianische Eisenbahngesellschaft (s. diese), im J. 1858 die galizischen Bahnstrecken theils an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, theils an die galizische Carl-Ludwigsbahn. Ueber die gleichfalls 1858 erfolgte Abtretung der übrigen Staatsbahnen (mit Ausnahme der Wiener Verbindungsbahn) an eine neue Gesellschaft s. den Nachtrag.

Die Eröffnung der noch im Herbste 1858 im Besitze des Staats befindlichen Staatsbahnen ist in folgenden Abschnitten erfolgt:*)

* 16. Mai 1841 von Baden bis Wiener-Neustadt;
* 29. „ „ „ Mödling bis Baden;
* 20. Juni „ „ Wien bis Mödling;
* 24. Oct. „ „ Wiener-Neustadt bis Neunkirchen;
* 5. Mai 1842 von Neunkirchen bis Gloggnitz;
23. Octbr. 1844 von Mürzzuschlag bis Gratz;
* 28. Sept. 1845 von Mödling bis Laxenburg;
2. Juni 1846 von Gratz bis Cilly;
* 20. August 1847 von Wiener-Neustadt bis Oedenburg;
16. Septbr. 1849 von Cilly bis Laibach;
17. Juli 1854 von Gloggnitz bis Mürzzuschlag;
27. „ 1857 von Laibach bis Triest;
5. August 1858 von Kufstein bis Kiefersfelden;
24. November 1858 von Kufstein bis Innsbruck.

4) Anlagecapital.

Die gesammten Bau- und Einrichtungskosten einschließlich der Ablösungen der Privatbahnen bis Ende 1854 betragen **205,100,623** Fl. C.-M. und vertheilen sich folgendermaßen:

1) Nordbahn (von Brünn u. Olmütz bis Bodenbach) **46,172,506** Fl.
2) Südbahn (excl. Laibach-Triest) **77,963,162** Fl.

---

*) Diejenigen Bahnstrecken, die als Privatbahnen eröffnet wurden und erst später in den Besitz des Staates übergingen, sind durch ein vorgesetztes * bezeichnet.

3) Südostbahn (ungarische Bahn) **36,430,240** Fl.;
4) Ostbahn (galizische Bahn) **3,210,970** Fl.;
5) italienische Bahnen **41,323,745** Fl.

Nach der „deutschen Eisenbahn-Statistik für 1856" betrug am 1. Nov. 1856 das Anlagecapital für die Südbahn (excl. Laibach-Triest) **57,712,994** Thlr., für die Ostbahn **11,875,360** Thlr., also pr. Meile für jene **919,939**, für diese **423,851** Thlr.

5) Frequenz und Einnahme.

a) Nordbahn. 1845 (4 Monate): 80,687 Pers., 34,524 Ctr., Einnahme **197,462** Fl. C.-M.; 1846: 314,883 Pers., 1,321,362 Ctr., Einnahme **1,084,531** Fl. C.-M.; 1847: 320,966 Pers., Einnahme **1,213,831** Fl. C.-M.; 1848: 314,520 Pers., Einnahme **1,039,850** Fl. C.-M.; 1849: 459,568 Personen, Einnahme **1,527,261** Fl. C.-M.; 1852: 1,034,880 Pers., 8,984,017 Ctr., Einnahme **4,179,194** Fl., Ausgabe **3,051,867** Fl. C.-M. — Betriebsjahr (1. Nov. — 31. Oct.) 1853: 978,949 Personen, 8,538,811 Ctr., Einnahme **4,282,238** Fl. Ausgabe **2,642,754** Fl. — 1854: 1,015,060 Personen, 9,852,247 Ctr., Einnahme **4,950,487** Fl., Ausgabe **2,738,731** Fl.

In der ersten Zeit (4 Jahre 8 Monate lang) war der Betrieb an die Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft verpachtet; die Einnahme betrug in dieser Zeit **5,478,841** Fl., wovon aber nur **237,822** Fl. als reine Einnahme in die Staatscasse geflossen sind. In Folge der allerhöchsten Entschließung vom 8. Decbr. 1849 hat der Staat diese und die südliche Staatsbahn in eigene Regie genommen.

b) Südbahn. 1844 (vom 23. Oct. an) und 1845: 338,753 Personen, 847,631 Ctr., Einnahme **396,420½** Fl. Conv.-M.; 1846: 401,098 Personen, 1,590,854 Ctr., Einnahme **801,485** Fl. C.-M.; 1847: 495,091½ Pers., Einnahme **1,283,387** Fl. C.-M.; 1848 *): 562,775 Pers., 2,619,179 Centner, Einnahme **1,354,678** Fl. C.-M.; 1849: 598,250 Personen, Einnahme **1,275,929** Fl. C.-M.; 1852: 788,656 Personen, 7,223,051 Centner, **3,212,312** Fl. C.-M., Ausgabe **2,362,872** Fl. C.-M.; 1853: (excl. Wien-Gloggnitz) 816,375 Personen, 7,015,026 Centner, Einnahme **3,608,912** Fl., Ausgabe **2,256,710** Fl.; 1854: 2,693,017 Personen, 12,994,468 Centner, Einnahme: **6,258,956** Fl., Ausgabe **4,309,477** Fl.; 1855: 2,766,925 Personen, 14,042,213 Centner, Einnahme **6,808,054** Fl., Ausgabe

*) Vom 1. November 1847 bis 31. October 1848.

3,817,192 Thlr.; — 1856: 2,758,255 Personen, 11,475,822 Ctr., Einnahme für Personen **1,948,583** Thlr., für Güter **3,334,839** Thlr.; außerdem **26,363**, zusammen **5,309,785** Thlr., Ausgabe: **4,291,161** Thaler; 1857: 3,178,835 Personen, 11,393,433 Centner, Einnahme **8,531,730** Fl.

Auch der Betrieb dieser Bahn war in der ersten Zeit, 6 Jahre 7⅓ Monate lang, verpachtet, und zwar an die Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft. In dieser Zeit betrug die Einnahme **9,233,508** Fl., die Ausgabe aber **7,939,392** Fl. Conv.-M. oder 85⅕ Procent der Einnahme.

c) Südöstl. Staatsbahn. 1852: 837,316 Pers., 5,496,177 Ctr., Einnahme **3,250,371** Fl., Ausgabe **2,207,063** Fl. C.-M.; — 1853: 833,172 Personen, 8,785,905 Ctr., Einnahme **3,765,358** Fl., Ausgabe **2,440,180** Fl.; — 1854: 1,143,883 Pers., 11,862,134 Ctr., Einnahme **6,509,148** Fl., Ausgabe **3,201,708** Fl.

d) Oestliche Staatsbahn. 1848: 69,535 Pers., 353,627 Ctr., Einnahme **114,791** Fl. C.-M.; 1849: 101,671 Pers., Einnahme **300,320** Fl. C.-M.; 1850: 95,757 Pers., 770,753 Ctr., Einnahme **213,682** Fl., Ausgabe **109,192** Fl.; 1852: 81,241 Pers., 847,207 Ctr., Einnahme **192,200** Fl. C.-M., Ausgabe **143,515** Fl. C.-M.; 1853: 93,117 Personen, 1,297,536 Ctr., Einnahme **276,605** Fl., Ausgabe **188,687** Fl.; 1854: 91,152 Pers., 1,895,554 Ctr., Einnahme **380,778** Fl., Ausgabe **236,813** Fl.; 1855: 119,112 Pers., 3,181,714 Ctr., Einnahme **405,392** Thlr., Ausgabe **360,251** Thlr.; 1856: 294,363 Personen, 3,845,450 Ctr., Einnahme **923,449** Thlr., Ausgabe **995,277** Thlr.

6) Betriebsmaterial.

Am Schluß des Verwaltungsjahres 1856 (am 31. Octbr.) hatten die österreichischen Staatsbahnen folgenden Effectivstand von Transportmitteln:

	Südliche St.-Bahn	Oestliche St.-Bahn	Zusammen
Locomotiven	208	36	244
Tender	147	17	164
Personenwagen . .	314	42	356
Lastwagen	1669	435	2104

Von den Locomotiven waren 134 aus der Wien-Raaber Maschinenfabrik in Wien, 24 von Norris in Philadelphia, 17 von Cockerill in Seraing, 8 von Borsig in Berlin, 38 von W. Günther in Wiener-Neustadt, 10 von Keßler in Carlsruhe, 6 von Sharp und Comp. in Manchester, 4 von Stephenson in Newcastle, 2 von Meyer in Mühlhausen, 1 von Hawthorn in Newcastle. (Für die Karstbahn waren außerdem 40 Locomotiven bestellt, nämlich 24 aus der Maschinenfabrik in Eßlingen und 16 von Günther in Wiener-Neustadt.)

---

95. K. K. priv. Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1) Länge und Bahnlinie.

Die Gesellschaft ist im Besitz folgender im Betrieb befindlichen Bahnlinien: 1) böhmische oder nördliche Linie von der sächsischen Grenze bei Bodenbach über Prag und Pardubitz nach Böhmisch-Trübau, von wo ein Flügel links nach Olmütz und einer rechts nach Brünn abgeht (beide im Anschlusse an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn), **$480\frac{2}{3}$** Kilometer oder über **$63\frac{1}{3}$** österr. Meilen, wovon jedoch **$1\frac{1}{2}$** Meile von Bodenbach bis zur sächs. Grenze im Betrieb der sächsisch-böhmischen Staatseisenbahn ist; 2) ungarische oder südöstliche Linie von Marchegg über Preßburg, Pesth, Czegled, Szegedin nach Temeswar, sowie von da bis an die Donau, bis zur Einmündung in die sogleich unter 4) zu nennende Bahn bei Jassenova, zusammen **$83\frac{5}{12}$** Meilen (nachdem die Strecke von Czegled bis Szolnok in einer Länge von fast **$3\frac{3}{4}$** M. an die Theiß-Eisenbahn-Gesellschaft abgetreten worden ist); 3) von Wien über Bruck und Raab nach Neu-Szöny, Komorn gegenüber, **$20\frac{3}{4}$** Meilen; 4) die Banater Linie von Orawicza nach Basiasch (Bazias), **$8\frac{1}{3}$** Meilen. Dies giebt ohne die Strecke Czegled-Szolnok **$175\frac{2}{3}$** österr. Meilen, welche Ende 1858 im Betrieb standen, wovon aber nur **$174\frac{1}{4}$** Meilen im eigenen Betriebe der Gesellschaft. Außerdem ist im Bau begriffen die Strecke von Lissawa bis Orawicza, **$1\frac{1}{10}$** M. Dies giebt eine Gesammtlänge von **$176\frac{3}{4}$** österr. oder **$180\frac{3}{4}$** deutschen Meilen.

Die Stationen der vollendeten Strecken sind:

a) auf der Nordbahn, aa) zwischen **Olmütz** und *Böhmisch-Trübau*: Stephanau, Littau, Müglitz, Lukawetz, Hohenstadt, *Hochstein*, *Budigsdorf*, Landskron, Rudelsdorf, Triebitz; bb) zwischen

Brünn und Böhmisch=Trübau: Adamsthal, Blansko, Raitz, Skalitz, Lettowitz, Brüsau, Greifendorf, Zwittau, Abtsdorf; cc) zwischen Böhmisch=Trübau und **Prag**: Wildenschwert, Brandeis, Chotzen, Zamrsk=Hohenmauth, Uhersko, Morawan, Pardubitz, Przelautsch, Kladrub, Elbe=Teinitz, Neu=Kolin, Podiebrad, Böhmisch=Brod, Auwal, Biechowitz; dd) zwischen **Prag** und der sächsischen Grenze: Bubenecz, Rostok, Libschitz, Kralup, Weltrus, Unter=Berkowitz, Wegstädtl, Raudnitz, Theresienstadt, Lobositz, Salesl, Außig, Nesterschitz, Bodenbach (hier endet die österreichische und beginnt die sächsische Eisenbahnverwaltung);

b) auf der südöstlichen Linie zwischen **Marchegg** und **Temeswar**: Neudorf, Preßburg, Weinern, Lanschütz, Wartberg, Dioszeg, Galantha, Sellye, Tornocz, Tardosked, Tot=Megyer, Neuhäusel, Szt. Miklós, Köbölkut, Gran=Nana, Szobb, Groß=Maros, Verőcze, Waitzen, Dunakesz, Palota, Pesth, Steinbruch, Becses, Üllö, Monor, Pilis, Alberti=Irsa, Czegled, Nagy=Körös, Kecskemet, Pußta=Paka, Felegyhaza, Pußta=Peteri, Kis=Telek, Szatymaz, Szegedin, Szörögh, Oroszlamos, Mokrin, Groß=Kikinda, St. Hubert, Hatzfeld, Gyertyamos, Szakalhaza;

c) auf der Bahn nach **Neu=Szöny**: Simmering, Schwechat, Lanzendorf, Himberg, Guttenhof, Gramat=Neusiedel, Götzendorf, Trautmannsdorf, Wilfleinsdorf, Bruck, Parndorf, Zurndorf, Straß=Sommerein, Wieselburg, Miklós, Raab, St. Janos, Acs;

d) auf der Banater Bahn zwischen **Orawicza** und **Basiasch**: Rakasdia, Jam, Jassenova, Weißkirchen.

2) Beschreibung der Bahn.

A. Nördliche Linie.

a) Zwischen Olmütz und Prag sind die größten Bauwerke des Unterbaues: drei Tunnels, bei Triebitz, **1608** Fuß lang, bei Chotzen, **786** Fuß lang, und bei Budigsdorf, **480** Fuß lang; eine **330** Fuß lange Brücke über die March bei Morawiczan; 17 Brücken über die Sazawa zwischen Hohenstadt und Budigsdorf; 6 Brücken über die stille Adler zwischen Wildenschwert und Chotzen; drei größere Viaducte bei Walę, Elbe=Teinitz und Auwal. b) Zwischen Brünn und Trübau kommen 10 Tunnels von zusammen **7200** Fuß Länge, 22 Brücken über die Zwittawa im Adamsthal und ein Viaduct bei Brünn von 43 Bogen

und **1068** Fuß Länge vor. c) Zwischen Prag und der sächs. Grenze ist die schwierigste Strecke die zwischen Prag und Kralup, wo die Bahn mittelst eines großen Viaductes und zweier Brücken, zusammen **3396** F. lang und **36** Fuß hoch, wovon **1494** Fuß mit **86** Oeffnungen auf die Brücken kommen, die Vorstadt Carolinenthal, die Hetzinsel und zwei Moldauarme überschreitet. Bei der Endstation Bodenbach kommt ein kleiner Tunnel vor.

Der höchste Punkt dieser Linie ist Lotschnau, **1013** Fuß höher als Bodenbach, unweit der sächs. Grenze, und **791** Fuß höher als Brünn. Brünn liegt **222** Fuß und Olmütz **248** Fuß höher als die sächs. Grenze.

Die ganze Bahn hat mit Ausnahme der **$3\frac{2}{3}$** Meilen langen Strecke von Prag bis Auwal nur ein Geleise, doch ist der Bahnkörper durchgehends für zwei Geleise ausgeführt. Von der ganzen im Betriebe der Gesellschaft befindlichen Länge hatten Ende 1856 **$34\frac{2}{3}$** M. noch leichte Schienen, pr. Fuß 12 und 16 Pfd. schwer, **$17\frac{7}{8}$** Meilen Schienen von 20 Pfd. und **$10\frac{5}{6}$** Meilen Schienen von 21 Pfd. Gewicht.

Die Bahn enthält 588 Dämme, **$36\frac{1}{2}$** M. lang, 186 vollständige Einschnitte, 171 Einschnitte an Berglehnen, 19 Tunnels u. Gallerien, zus. **2127** Kl. lang, 27 Viaducte, **1587** Kl. lang, 956 Brücken im Niveau der Bahn (714 ganz gemauerte, 233 mit hölzernem und 9 mit eisernem Ueberbau), 25 solche über der Bahn, 120 Durchlässe unter, 345 neben der Bahn, **20,559** Kl. Futtermauern, 460 Wegübergänge im Niveau der Bahn, 299 über und unter der Bahn.

In der Richtung von Brünn und Olmütz bis zur sächs. Grenze sind **68,771** Kl. oder **$17\frac{1}{5}$** M. horizontal, steigend **88,398** Kl. oder **22** Meilen, fallend **96,765** Kl. oder **$24\frac{1}{5}$** Meilen. Die längste Horizontale ist **4612** Kl. lang. Das Maximum der Steigung ist **1** auf **150**.

Die geraden Linien (317) sind zusammen **177,505** Kl. oder **$44\frac{3}{8}$** Meilen, die Curven **76,429** Kl. oder über **19** M. lang. Der kleinste Krümmungs-Radius beträgt **110** Kl. (bei Brünn), die längste gerade Linie **7974** Kl. oder fast zwei Meilen.

B. Südöstliche Linie (ohne die Strecke von Szegedin nach Temeswar und der Donau).

Die ganze Bahn hat nur ein Geleise. Vom Bahnkörper sind **$15\frac{3}{10}$** Meilen für zwei Geleise, fast **44** M. nur für ein Geleise ausgeführt. Davon waren Ende 1856 **35** Meilen mit 20—21pfündigen Schienen versehen, der Rest von ca. **24** Meilen nur mit leichten von 15—17 Pfund.

Die Bahn enthält 66 Dämme, 137 vollständige Einschnitte, 13 Einschnitte an Berglehnen, einen Tunnel bei Preßburg, **370** Kl. lang, 4 Viaducte, 318 Brücken im Niveau der Bahn (295 ganz gemauerte, 3 ganz hölzerne, 6 mit hölzernem und 14 mit eisernem Ueberbau), 5 solche über der Bahn, 17 Durchlässe unter und 93 neben der Bahn, **767** Kl. Futtermauern, 378 Wegübergänge im Niveau und 82 solche über und unter der Bahn. Der längste Viaduct zwischen Maros und Verőcse ist **2670** Fuß lang, der höchste zwischen Neudorf und Preßburg **63** Fuß hoch.

In der Richtung von Marchegg bis Szegedin sind **67,918** Kl. oder **17** Meilen horizontal, **54,672** Kl. oder **13⅔** Meilen steigend, **98,403** Kl. oder **24⅗** Meilen fallend. Das Maximum der Steigung ist **1** auf **150**. Marchegg liegt **30** Kl. höher als Szegedin. Die längste Horizontale ist **5438** Kl. lang.

Die geraden Linien (156 an Zahl) sind zusammen **198,436** Kl. oder über **49⅗** M. lang, die Krümmungen **38,019** Kl. oder **9½** M. Der kleinste Radius beträgt **150** Klaftern, die längste gerade Linie **12,037** Kl. oder über **3** Meilen.

3) Geschichte.

Der Gesellschaft ist durch Vertrag vom 31. December 1854 und Concession vom 1. Jan. 1855 (vom Kaiser am 12. Jan. 1855 sanctionirt) auf 90 Jahre, vom 1. Januar 1858 an gerechnet, der Betrieb der nördlichen und südöstlichen Staatsbahn nebst der Fortsetzung der letztern von Szegedin bis Temeswar und von da gegen die Donau und der Bergwerkseisenbahn von Lissava über Orawicza nach Basiasch übertragen worden. Die Gesellschaft zahlt dafür und für zugleich abgetretene Kohlen- und Eisengruben, sowie Staatsforsten (**156,719** Joch) die Summe von **200** Mill. Fres. oder **77** Mill. Fl. C.-M. in edlen Metallen (in 36 monatlichen Terminen). Den Bau der Strecke von Szegedin bis Temeswar (welche schon bis 31. Decbr. 1856 vollendet sein sollte) hat die Gesellschaft vom Staate gegen ein Pauschquantum von **10** Mill. Fl. übernommen, mit der Verpflichtung, sie bis Ende Juli 1858 zu vollenden. Die Strecke von Czegled bis Szolnok ist nach dem Vertrage vom 4. April 1857 und Beschluß der Generalversammlung am 27. Mai 1857 an die Theißbahn-Gesellschaft abgetreten worden. Die Strecke von Temeswar bis an die Donau, welche bei Jassenova in

die Bahn von Orawicza nach Basiasch mündet, ist seit December 1856 im Bau und seit Mitte 1858 vollendet.

Für die Bahn von Wien über Bruck und Raab nach Neu-Szöny an der Donau, welche in Folge des Beschlusses der Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft vom 16. Nov. 1854 von dieser erworben worden war, erhielt die Gesellschaft am 28. April 1856 definitive Concession auf 90 Jahre (vom 1. Januar 1858 an), mit Ermächtigung, die Bahn bis zum Anschlusse an die Marchegg-Pesther zu verlängern.

Die Eröffnungstage der einzelnen Strecken sind:
am 24. August 1845 von Olmütz bis Prag;
„ 15. Juli 1846 von Pesth bis Waitzen;
„ 12. Sept. „ „ Wien bis Bruck;
„ 1. „ 1847 „ Pesth bis Szolnok;
„ 20. August 1848 von Marchegg bis Preßburg;
„ 1. Jan. 1849 von Brünn bis Böhmisch-Trübau;
„ 1. Juni 1850 von Prag bis Lobositz;
„ 1. Oct. „ „ Lobositz bis Außig;
„ 15. „ „ „ Waitzen bis Gran;
„ 16. Dec. „ „ Gran bis Preßburg;
„ 6. April 1851 von Außig bis Bodenbach;
„ 3. Septbr. 1853 von Czegled bis Felegyhaza;
„ 4. März 1854 von Felegyhaza bis Szegedin;
„ 24. Decbr. 1855 von Bruck bis Raab;
„ 11. August 1856 von Raab bis Neu-Szöny;
„ 1. Novbr. „ „ Orawicza bis Basiasch;
„ 16. „ 1857 von Szegedin bis Temeswar;
„ 20. Juli 1858 von Temeswar bis Jassenova.

4) **Anlagecapital.**

1) Actiencapital: **80** Mill. Fl. oder **200** Mill. Francs in 400,000 Actien à **200** Fl. oder **500** Francs. Dasselbe ist vollständig eingezahlt *).

*) Die letzte Einzahlung von 75 Fr. wurde 5.—15. October 1857 geleistet, die vorhergehenden von je 100 Francs am 1. November 1856 und 1. Juni 1857. Die Actien Nr. 1 — 15,060 (convertirte Wien-Raaber Actien) haben Coupons vom 1. Juli 1857 an, während die andern erst vom *5. Octbr. 1857* an volle Zinsen genießen.

(Nach Beschluß der Generalversammlung am 31. Mai 1856 sollte das Actiencapital um 22,220,000 Frcs. in 44,444 neuen Actien vermehrt und diese den Gründern der Gesellschaft al pari gewährt werden, um dadurch die ihnen statutenmäßig zukommende und auf 10 Procent des Reinertrags festgesetzte Tantième abzulösen; doch hat dieser Beschluß die Genehmigung der Regierung nicht erhalten.)

2) Prioritätsanleihen: a) **82½** Mill. Francs in 300,000 Obligationen, welche vom 1. Septbr. 1855 an (am 1. März und 1. September) mit **15** Francs verzinst und vom 1. Septbr. 1857 an innerhalb 90 Jahren mit **500** Francs ausgeloost werden. Die Besitzer der Stammactien haben 200,000 Obligationen zum Curs von **275** Frcs. erhalten, so daß sich der Zinsfuß für dieselben auf **5$\frac{5}{11}$** Procent stellt. b) **17½** Mill. Francs in 63,636 Obligationen, gleichfalls zu **15** Frcs. jährliche Interessen, jede mit **500** Francs innerhalb 90 Jahren vom 1. Septbr. 1858 an rückzahlbar. Diese Obligationen hat der Crédit mobilier in Paris um den Preis von **275** Francs übernommen. c) Die Generalversammlung am 27. Mai 1857 hat den Verwaltungsrath ermächtigt, fernere Obligationen bis zu dem effectiven Belaufe von **80** Mill. Francs in der den Interessen der Gesellschaft am besten zusagenden Weise und nach Maßgabe des Bedarfs zu emittiren. (Ende 1857 waren hiervon erst 100,000 Obligationen zu dem Curse von 269 Fr. 27 Ct., also zu 26,927,000 Francs emittirt.) Im Jahre 1858 ist noch eine 4. Emission von 100,000 Obligationen hinzugekommen. Auch die Tilgung dieser beiden Emissionen hat am 1. September 1858 begonnen.

Die Gesellschaft hat das Recht, ihren Fonds auf **400** Mill. Francs zu erhöhen. Nach dem Obigen ist das Anlagecapital gegenwärtig zu **355** Mill. Fr. festgesetzt. Davon sind **210½** Mill. Fr. Kaufpreis für die vom Staate übernommenen Bahnen, Werke und Domainen, sowie für die Wien=Raaber Eisenbahn und die Wiener Maschinenfabrik, **129,635,000** Fr. für neue Bahnen, das zweite Geleise ꝛc., **25¼** Mill. für die Berg= und Eisenwerke, Domainen ꝛc. Bis Ende 1857 betrugen die Ausgaben ca. **297** Mill. Francs.

5) **Verhältniß zum Staate.**

Die Regierung garantirt **5** Procent Zinsen und eine Annuität von ⅕ Procent für Amortisation der Actien. — Unter bestimmten Be=

dingungen kann die auf 90 Jahre ertheilte Concession schon nach 30 Jahren vom Staate eingelöst werden.

6) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgaben	Reine Einnahme
		Centner	f. Personen Fl. C.-M.	f. Güter Fl. C.-M.	außerdem Fl. C.-M.	zusammen Fl. C.-M.	Fl. C.-M.	Fl. C.-M.
1855	2196267	19684427	3549981	8483011	363611	12396603	6597875	5798728
1856	2255207	22710919	4277978	9696345	210058	14184381	7332794	6851587
1857	2350057	28252680	4854970	9476936½	137144	14469051	7265054	7203997
1858	2093096	31418244	4539434	9844979	. . .	14384413*)	. . .	. . .

Nach Procenten der Einnahme betrug die Ausgabe 1855: **53⅕**, 1856: **51$\frac{7}{10}$**, 1857: über **50** Procent.

Zum Reinertrag kamen von den Berg- und Hüttenwerken und Domainen 1855: **617,403** Fl.; 1856: **648,857** Fl.; 1857: **707,878** Fl.; ferner von der Orawicza-Basiascher Linie 1856: **76,467** Fl., 1857: **21,117** Fl., so daß der gesammte Reinertrag 1855: **6,416,131½** Fl., 1856: **7,576,912** Fl., 1857: **7,932,991¾** Fl. betrug.

7) Rentabilität.

Die Dividende für 1855 betrug **24⅖** Francs, also mit den **5** Proc. Zinsen **31$\frac{9}{10}$** Francs pr. Actie, was für die Ende 1855 eingezahlten **30** Proc. oder **150** Francs pr. Actie eine Verzinsung von **21$\frac{4}{15}$** Proc. giebt. — Für 1856 betrug die Dividende **21** Francs **58½** Cent., also das Gesammterträgniß des Jahres 1856 an Zinsen und Dividenden **33** Fr. **65½** Cent., bei einer durchschnittlichen Einzahlung von **241⅔** Francs; dies giebt eine Verzinsung von fast **14** Proc. — Für das Jahr 1857 betrug die Dividende **17½** Francs, also das Gesammterträgniß **37** Francs **55** Cent. bei einer durchschnittlichen Einzahlung von ca. **402** Francs oder über **9⅓** Proc. Den Besitzern der ausgeloosten und zurückbezahlten Actien werden ihre Actien gegen Actiengenußscheine umgewechselt, die zum Bezuge der Superdividende (nicht der Zinsen) berechtigen.

8) Reservefonds.

Nach den Statuten sollen jährlich mindestens **5** Procent der Reineinnahme zum Reservefonds geschlagen werden. In der ersten Generalversammlung am 31. Mai 1856 wurden außer jenen **5** Procent

*) *Ohne die außerordentlichen Einnahmen.*

(257,219 Fl.) noch **527,024** Fl., zusammen also **784,243½** Fl.; in der zweiten Generalversammlung am 27. Mai 1857 außer den statutenmäßigen **5** Proc. (231,736 Fl.) noch **348,076** Fl. als außerordentliche Zuschußquote, also zusammen **579,812½** Fl. dem Reservefonds überwiesen. Für 1857 wurden dem Reservefonds **155,320** Fl. überwiesen, dafür aber aus den außerordentlichen Zuschußquoten der Vorjahre zum Behufe der Dividendenzahlung **363,168½** Fl. entnommen, wonach sich jene auf **400,134** Fl. — als verfügbare Reserve Anfang 1858 — reduciren.

9) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

332 Locomotiven (195 für Last- und 137 für Personenzüge; 108 aus der Wien-Raaber Fabrik, 100 von Günther in Wiener-Neustadt, 62 von Cockerill in Seraing, 28 von Maffei in München, 18 von Keßler in Carlsruhe, 9 von Norris in Philadelphia, 4 von Sharp & Robert in Manchester, 3 von Meyer in Mühlhausen);
241 Tender;
515 Personenwagen;
6720 andere Wagen (4367 Güter-, 1160 Kohlen-, 659 Vieh-, 151 Equipage-, 144 Arbeits-, 182 Gepäck- und 57 Pferdewagen);
38 Schneepflüge.

---

96. Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn
(Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht von **Oppeln**, wo sie sich an die Oberschlesische Eisenbahn anschließt, über Chronstau, Malapane, Kolonowska (in der Mitte zwischen Gutentag und Großstrehlitz), Zawadzkiwerk, Zandowitz, Tworog, Friedrichshütte nach **Tarnowitz**. Länge: **10¼** M. (Projectirt wird eine spätere Fortsetzung der Bahn von Tarnowitz über Beuthen und Antonienhütte nach Idahütte zum Anschluß an die von Nicolai kommende Wilhelmsbahn; die Fortsetzung von Tarnowitz nach Ruda zum Anschluß an die Oberschlesische Eisenbahn ist bereits in der Ausführung begriffen.)

2) **Geschichte.**

Das Expropriationsrecht wurde am 30. April 1856 ertheilt und der Bau hatte längst begonnen (unter Leitung des Oberingenieurs **Grapow**), bevor das Statut (notariell vollzogen am 14. Septbr. 1856) vom König am 1. Dec. 1856 bestätigt und gleichzeitig die Concession ertheilt wurde. Constituirende Generalversammlung 2. Febr. 1857. Bereits am 12. Febr. 1857 wurde die kleinere Hälfte der Bahn von Tarnowitz bis Zawadziwerk, $4\frac{3}{4}$ M., provisorisch für Gütertransport eröffnet. Die Eröffnung der ganzen Bahn erfolgte am 23., resp. 24. Jan. 1858.

3) **Anlagecapital.**

Actiencapital: **$2\frac{1}{2}$** Mill. Thlr. in Actien à **200** Thlr. Die Ausgaben betrugen bis Ende 1857 nur **2,107,400** Thlr., so daß am 1. Jan. 1858 noch **392,600** Thlr. disponibel waren.

4) **Verfassung.**

Der Sitz der Gesellschaft ist Breslau. Der Verwaltungsrath besteht aus 2 Abtheilungen: einem Ausschuß von 5 Mitgliedern und 3 Stellvertretern und einer Direction von 4 Mitgliedern und 2 Stellvertretern. In den Generalversammlungen geben von **10—100** Actien je **10** Actien eine Stimme, von **100—1000** Actien je **20** Actien über **100** eine Stimme. Niemand kann jedoch mehr als 55 Stimmen in sich vereinigen.

5) **Reservefonds.**

Zu demselben werden jährlich **1—2** Procent des Anlagecapitals verwendet. Hat er **5** Proc. des Anlagecapitals erreicht, so braucht er nur auf dieser Höhe erhalten zu werden.

6) **Betriebsmaterial.**

Ende 1857 waren vorhanden, resp. bestellt:

10 Locomotiven (worunter 6 von Borsig in Berlin, 2 von Hawthorn in Newcastle, 2 von Beyer Peacock u. Comp. zu Gorton bei Manchester);
1 Personenwagen;
4 Güterwagen;
160 Kohlenwagen.

---

*97. Osnabrück-Quakenbrück.

Project. Länge: 6 M. (über Bramsche). Banquier **Blumenfeld** in Hannover erhielt zur Anlegung dieser Bahn am 9. Oct. 1856 vorläufige Concession, doch hat seitdem von einer Ausführung der Bahn nichts weiter verlautet. Dieselbe würde ohne Zweifel über Oldenburg bis zur Weser oder zur Bahn von Bremen nach Bremerhafen fortgesetzt werden.

---

*98. Passow-Schwedt.

Projectirte Zweigbahn der Berlin-Stettiner Eisenbahn. Länge: 2¼ M. Die Kosten sind auf 600,000 Thlr. veranschlagt und sollen vom Magistrat der Stadt Schwedt und den betheiligten Grundbesitzern aufgebracht werden. Die allerhöchste Genehmigung zur Anlegung dieser Bahn wurde am 26. Juli 1858 ertheilt.

---

99. Pfälzische Ludwigsbahn (Ludwigshafen-Berbach; Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: gegen 19⅛ Meilen, wovon fast 1¼ Meile auf die Zweigbahn nach Speyer, 2⅓ Meilen auf die Zweigbahn von Ludwigshafen bis an die großherzoglich hessische Grenze bei Worms und 1½ M. auf die Zweigbahn von Homburg nach Zweibrücken kommen. Die Bahn beginnt in **Ludwigshafen** am linken Ufer des Rheins, Mannheim gegenüber, geht von da über Mutterstadt nach Schifferstadt, von wo links die Zweigbahn nach **Speyer** abgeht, dann über die Stationen Böhl, Haßloch, Neustadt, Lambrecht-Grevenhausen, Neidenfels, Weidenthal, Frankenstein, Hochspeyer, Kaiserslautern, Landstuhl, Hauptstuhl, Bruchmühlbach, Homburg (von wo eine Zweigbahn über Einöd nach Zweibrücken abgeht), **Berbach** nach der preuß.-bayer. Grenze, wo sie sich an die königl. preuß. Saarbrücker Eisenbahn anschließt. Von Ludwigshafen geht eine Zweigbahn über Franken-

thal nach der hessischen Grenze bei Worms zum Anschluß an die hessische Ludwigsbahn.

2) Beschreibung der Bahn *).

Die ganze Hauptbahn, 14 3/8 M. lang, hat doppeltes Geleise. Die Schienen sind plattfüßige, wiegen zum größten Theile pr. Fuß 21 Pfd. (nur auf den Seitenbahnen liegen leichtere, pr. Fuß 13 Pfd. schwer) und liegen auf gußeisernen Stühlen und Querschwellen von Eichenholz (198,263 Stück). Die Kronenbreite beträgt auf Dämmen und in Einschnitten 8 Meter für doppelte Spur. Horizontal sind 5368, von Bexbach aus steigend 7663, fallend 15,292 preuß. R.; im Ganzen beträgt die Steigung 83 1/4, der Fall 586 1/2 F., das Maximum der Steigung 1 auf 130. Die geraden Strecken betragen zusammen 22,046 Ruthen oder 11 M. Von der preußischen Grenze bis zur Wasserscheide bei Hochspeyer kommen 19 Curven von 4088 R., von Hochspeyer bis Neustadt 36 Curven von 3518 R., von Neustadt bis zum Rhein 7 Curven von 1073 R. vor.

Zur Herstellung des Planums der Bahn wurden 2,683,400 Cubikmeter Erde und 789,600 Cubikmeter Felsen abgetragen und bewegt.

Auf der Bahnstrecke zwischen Kaiserslautern und Neustadt (noch nicht 4 1/2 M.) mußten 12 Tunnels erbaut werden, deren Benennungen und Längen folgende sind: Heiligenberg, 1347 Meter; Franzosenwoog, 79 Meter; Schloßberg, 216 3/4 Meter; Kehre, 300 Meter; Eisenkeil, 64 1/4 Meter; Köpfl, 157 3/4 Meter; Gipp, 216 1/4 Meter; Mainzerberg, 212 Meter; Schönberg-Langeck, 365 Meter; Retschbach, 195 1/4 Meter; Lichtesteiner Kopf, 114 Meter; Wolfsberg, 321 Meter. Die Gesammtlänge derselben beträgt daher 3588 1/4 Meter.

Außerdem wurden 146 Brücken und Viaducte und 327 Durchlässe ausgeführt, doch kommt keine Brücke von Bedeutung vor. Besonders kostspielig war aber die Anlegung von Stützmauern, die auf eine Länge von 9381 Meter ausgeführt werden mußten, um die Bahn gegen das Abrutschen steiler Berghänge zu schützen.

Die Bahn überschreitet 14 Staats- und Cantonalstraßen, 115 Gemeinde- und Feldwege, 34 Fußpfade. Außerdem mußten an 18 Stellen Staats- und Cantonalstraßen auf eine Gesammtlänge von 3448 Meter oder etwa 1/2 Meile verlegt werden.

---

*) Bezieht sich nicht auf die Zweigbahnen von Ludwigshafen nach Worms und von Homburg nach Zweibrücken.

3) Geschichte.

Der Prospect erschien 1836. Die Gesellschaft bildete sich zufolge der die Statuten enthaltenden Notariatsurkunde vom 30. März 1838 unter dem Namen **„Bayerische Eisenbahngesellschaft der Pfalz-Rheinschanz-Bexbacher Bahn“** und erhielt Concession am 19. April 1838. Am 12. Juni dess. J. wurden durch Beschluß des Verwaltungsraths die Ingenieurs **Strauß** und **Hummel** mit den Vorarbeiten beauftragt. Am 14. Decbr. 1842 wurde eine Zinsengarantie des Staates von **4** Procent auf 25 Jahre zugesagt, deren Bedingungen die Generalversammlung am 6. und 7. Februar 1843 mit einigen Modificationen annahm. Am 10. Juli dess. J. nahmen die Stände das betreffende Gesetz an. Am 24. April 1844 wurde die Actienzeichnung geschlossen; im Mai dess. J. erhielt die Bahn den Namen **„Pfälzische Ludwigsbahn“**. Im April 1845 begann der Bau unter Leitung des Ober-Ingenieurs Baurath **Denis**. Die einzelnen Strecken wurden an folgenden Tagen eröffnet: 1) am 11. Juni 1847 von Neustadt bis Ludwigshafen und Speyer; 2) am 1. Juli 1848 von Kaiserslautern bis Homburg; 3) am 2. Decbr. dess. J. von Kaiserslautern bis Frankenstein; 4) am 6. Juni 1849 von Frankenstein bis Neidenfels und von Homburg bis Bexbach; 5) endlich am 25. Aug. 1849 die letzte Strecke von Neustadt bis Neidenfels. Im Jahre 1849 (durch den Vertrag vom 8/9. Novbr. 1849) übernahm die Gesellschaft provisorisch auch den Betrieb der Strecken der königl. preuß. Saarbrücker Eisenbahn von Bexbach bis Neunkirchen und zu den Kohlengruben Reden und Heinitzgrube.

In Folge eines mit dem königlich bayerischen Staatsärar am 11. Juni 1852 abgeschlossenen Vertrags beschloß die Gesellschaft am 19. Juli dess. J., den Bau und Betrieb der Bahn von Ludwigshafen über Frankenthal bis zur hessischen Grenze bei Worms als eines integrirenden Bestandtheils ihrer Bahn zu übernehmen. (Concession ertheilt 11. Octbr. dess. J.) An demselben Tage beschloß sie, zum Behuf des Baues einer Eisenbahn von Neustadt an die französ. Grenze bei Weißenburg die Bildung einer neuen Gesellschaft zu übernehmen, die vorläufig unter die Verwaltungs-Organe der pfälzischen Ludwigsbahn gestellt ward. Die erstgedachte Bahnstrecke wurde am 15. Novbr. 1853 eröffnet. — Die außerordentliche Generalversammlung am 17. October 1855 beschloß den Bau einer Zweigbahn von

Homburg nach Zweibrücken, die am 1. Juli 1856 in Angriff genommen und bereits am 7. Mai 1857 dem Betriebe übergeben wurde.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **11,659,000** Fl. rh. in 23,318 Actien à **500** Fl. (Das anfängliche Capital von 5½ Mill. Fl. wurde durch Beschluß der Generalversammlung am 7. Febr. 1843 auf 8 Mill. Fl. erhöht. Doch ist auch diese Summe, namentlich wegen der Zweigbahn bis zur hessischen Grenze und des zweiten Geleises, überschritten worden. Im März 1850 waren 17,011 Actien im Betrag von 8,505,500 Fl., im März 1853 aber 18,918 Actien im Betrag von 9,459,000 Fl. im Umlauf. Die Generalversammlung am 20. Febr. 1854 genehmigte die Vermehrung des Actiencapitals um **2,100,000** Fl.; davon sind **350,000** Fl. noch nicht emittirt.)

2) Prioritätsanleihen: **4,000,000** Fl. rh. zu **5** Procent, in Partialen zu **1000, 500** und **100** Fl., nämlich: a) **2,000,000** Fl. nach Beschluß der Generalversammlung vom 6. Juni 1848, genehmigt 26. Octbr. deff. J.; b) **500,000** Fl. nach Beschluß der Generalversammlung vom 26. Juni 1850 (vom Staate vorgeschossen); c) **700,000** Fl. nach Beschluß der Generalversammlung am 17. Octbr. 1855 zum Bau der Zweigbahn nach Zweibrücken (für diese Anleihe hat der Staat eine Zinsgarantie übernommen). Dazu kommen noch d) **800,000** Fl. nach Beschluß der Generalversammlung am 5. Januar 1858 und mit Bewilligung der Regierung vom 10. Novbr. 1857.

Die gesammten Anlagekosten betragen daher bis jetzt **15,659,000** Gulden oder pr. Meile **467,991** Thlr. Der Stand des gesammten Bau- und Einrichtungscapitals betrug Ende Sept. 1858 **16,625,390** Fl. rhein.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Dauer der Gesellschaft ist auf eine Betriebs- und Benutzungszeit von 99 Jahren (vom Tage der Vollendung der ganzen Bahn gerechnet) beschränkt, nach deren Ablauf die Bahn sammt Zubehör (jedoch ohne Transportmittel, Gesellschaftsgebäude und Mobiliarvermögen) in das Eigenthum des bayerischen Staats übergeht. Finden sich dann die zum Bahnbetrieb erforderlichen Inventarienstücke in brauchbarem Zustande und will der Staat sie übernehmen, so wird dafür eine schiedsrichterlich zu bestimmende Vergütung geleistet. Am 25. August 1843

hat der Staat auf 25 Jahre von Vollendung der Bahn an einen jährlichen Zinsertrag von **4** Procent gewährleistet. Nach Ablauf der Gewährschaftszeit steht der Regierung — falls sie diesen Entschluß ein Jahr vorher der Gesellschaft angekündigt hat — das Recht zu, das Eigenthum der Bahn sammt Zubehör durch Vergütung des Anlagecapitals abzulösen.

6) Verfassung.

In den Generalversammlungen sind die Actionaire in folgendem Verhältniß stimmberechtigt: **1—5** Actien mit einer Stimme, **6—10** Actien mit 2, **11—20** Actien mit 3, **21—30** Actien mit 4 u. s. w., **91—100** Actien mit 11 Stimmen und dann steigend für weitere **25** Actien jedesmal mit einer Stimme bis zu einem Maximum von 20 Stimmen.

Außerdem wird die Gesellschaft durch den Verwaltungsrath und die Direction vertreten. Der erstere bestand früher aus 18 Mitgliedern und 6 Ersatzmännern, die zur Hälfte von der Regierung und zur Hälfte von der Gesellschaft, nach Ablauf der Garantiezeit aber von der Gesellschaft allein gewählt werden sollten. Seit der Vereinigung mit der Neustadt-Weißenburger Eisenbahngesellschaft wurde aber der Verwaltungsrath um 6 Mitglieder vermehrt, worunter **3** von den Actionairen der neuen Gesellschaft, **3** von der Regierung gewählt.

Die Direction besteht aus einem Director und einem Stellvertreter desselben.

7) Reservefonds.

Zur Bildung eines Reservefonds sollen nach Vollendung der Bahn jährlich **5** Procent der reinen Einnahme verwandt werden. Diese Bestimmung ist bis jetzt nicht in Anwendung gekommen, weil durch die später vereinbarte Zinsengewährschaft der Gesellschaft auferlegt wurde, jährlich **1** Procent vom Actiencapitale zu reserviren, um etwaige Zinsvorschüsse der Regierung zu decken. Am 20. Februar **1854** wurden dem Reservefonds — der damit erst begründet wurde — **9994** Fl. überwiesen. Anfang 1859 war er auf **573,944** Fl. angewachsen. — Die Verwaltung beschloß 1858 zum Zwecke einer gleichmäßigen Vertheilung unvorhergesehener Ausgaben nunmehr einen zweiten Reservefonds mit **5** Proc. Dotation vom Reinertrage zu bilden. Diesem Fonds wurde Anfang 1858 zu seiner Begründung **12,169** Fl. überwiesen, Anfang 1859 aber **14,260** Fl.

8) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Kohlen Centner	Einnahme für Personen Fl. rh.	Einnahme für Güter Fl. rh.	Einnahme für Kohlen Fl. rh.	Einnahme außerd. Fl. rh.	Einnahme zusammen Fl. rh.	Ausgaben Fl. rh.	Reine Einnahme Fl. rh.
11. Juni bis 31. Dec. 1847	205395	42754	. . . .	67824	3845	. . . .	355	72024	43905	28119
1848 *)	404213	64585½	55760	128558	7289	4278	1203	141329	92748	48581
1849 *)	484545	148613	800984	163356½	27834	81280	1291	273761	154764	118997
1. Jan. bis 30. Sept. 1850	391832	308249	1080880	156147	54461	115092	5822	331522	160212	170310
1850/51 †)	494815	1000457	2153600	210483½	112375	291848	7650½	622357	253605	368752
1851/52	409008	1098728	2722000	221099½	150768	363411½	10215½	745494½	256793½	488701
1852/53	430201	2026867	3833280	241661	266380	520595	36047	1089064	336585	752478
1853/54	698681	2427669	4658760	388142	317253	663374	52197	1420966	494859	926107
1854/55	734450	2884865	5974560	436178	405929	890611	83727	1816445	584083	1232362
1855/56	807989	3714146	4963540	459051	530962	755056	161673½	1906742	635923	1270819
1856/57	897902	5289524	5983220	536385½	660373½	881249	127468½	2205477	699548	1505928
1857/58	927108	4882777	7700715	547943	628477	1085172	147887	2409479	825124	1584355

*) Kalenderjahre.
†) Das Rechnungsjahr beginnt am 1. Octbr.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1848: **65**$\frac{3}{5}$, 1849: **56**$\frac{1}{2}$, 1850: **48**$\frac{3}{10}$, 18$\frac{50}{51}$: **40**$\frac{3}{4}$, 18$\frac{51}{52}$: **34**$\frac{1}{2}$, 18$\frac{52}{53}$: **30**$\frac{9}{10}$, 18$\frac{53}{54}$: **34**$\frac{4}{5}$, 18$\frac{54}{55}$: **32**$\frac{1}{7}$, 18$\frac{55}{56}$: 33$\frac{1}{3}$, 18$\frac{56}{57}$: 31$\frac{7}{10}$, 18$\frac{57}{58}$: **34**$\frac{1}{4}$ Procent.

9) Rentabilität.

Außer den vom Staate garantirten **4** Procent Zinsen haben die Actionaire bis zum Jahre 1853 incl. keine Dividenden bezogen. Zur Erstattung der in Folge dieser Garantie von der Regierung zu leistenden Zuschüsse soll bei einem mehr als **4** Procent betragenden Reinertrage eines Jahres das **5**te Procent zurückgelegt, der Mehrbetrag aber als Superdividende zur Verfügung der Gesellschaft gestellt werden und die Reservirung dieses 5ten Procents so lange fortdauern, bis die von der Regierung geleisteten Zuschüsse vollständig vergütet sind. Diese Zuschüsse des Staats zur Deckung der Zinsen betrugen für 18$\frac{49}{50}$: **109,253**, für 18$\frac{50}{51}$: **52,970**$\frac{1}{2}$ Fl.; dies gab ein Deficit von **162,223**$\frac{1}{2}$ Fl., das sich jedoch durch den Ueberschuß des folgenden Jahres auf **113,545** Fl. verminderte. Im J. 1854 wurde dieser Vorschuß ganz zurückgezahlt und aus dem Reinertrag des Jahres 18$\frac{52}{53}$ außer **4** Procent Zinsen noch eine Dividende von 1$\frac{3}{5}$ Procent vertheilt. Für 18$\frac{53}{54}$ wurden vertheilt: **3**, für 18$\frac{54}{55}$ und 18$\frac{55}{56}$: je **5**, für 18$\frac{56}{57}$: **6**, für 18$\frac{57}{58}$: **7** Procent Superdividende. Demnach hat die Bahn bisher eine durchschnittliche Rente von mehr als **7** Procent abgeworfen.

10) Betriebsmaterial.

Im Jahre 1859 waren vorhanden:

35 Locomotiven (9 von Keßler in Carlsruhe, 20 von Maffei in München, 4 von Regnier Poncelet in Lüttich, 2 aus der Maschinenfabrik in Eßlingen);
34 Tender;
95 Personenwagen mit 3000 Plätzen;
1197 andere Wagen (23 Gepäck-, 10 Equipage-, 40 Vieh-, 260 Güter- und 864 Kohlenwagen) für 121,280 Ctr. Belastung.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

Pfälzische Maximiliansbahn, s. Neustadt-Weißenburg.

100. Prag-Pilsen (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Das Unternehmen umfaßt folgende Linien: 1) von **Prag** nach **Pilsen** (über Kuchelbad, Königsaal, Karlstein, Beraun), **13** Meilen, und von Pilsen über Tauß bis zur bayerischen Grenze zum Anschluß an die bayerischen Ostbahnen, **7½** Meilen, mit Zweigbahnen von Hollaubkan nach Radnitz und nach Wegwanew; 2) von Pilsen über Eger bis zur bayerischen Grenze, etwa **14** M.; 3) von Eger nach Carlsbad, **5** Meilen; 4) von Pilsen nach Budweis, **16** M. Die Gesammtlänge dieser Bahnen wird mindestens **57** Meilen betragen.

2) Geschichte.

Am 6. Febr. 1857 wurde einem Consortium, bestehend aus dem Großhändler **v. Lämel** in Prag, den **Fürsten Clemens Lothar v. Metternich, Alfred v. Windischgrätz** und **Maximilian v. Thurn u. Taxis**, Concession ertheilt. Die Ausführung hat jedoch, so viel bekannt, noch nicht begonnen und die Actiengesellschaft ist noch nicht gebildet*). Die Hauptbahn (Prag-Pilsen-Grenze) sollte bis 1. Sept. 1860 vollendet werden, jedoch unter der Voraussetzung, daß der Anschlußpunkt an die bayerische Bahn bis 1. Juni 1857 fixirt wäre (was jedoch nicht geschehen ist**). Der Bau der übrigen Bahnen ist längstens bis Ende 1864 zu vollenden. (S. Nachtrag.)

3) Anlagecapital.

Maximalsumme **75** Mill. Gulden, wovon **30** Mill. für die Strecke Nr. 1 (s. oben) und **45** Mill. für die übrigen Strecken. Zum obigen

*) Wahrscheinlich findet dies und der Beginn des Baues im Jahre 1859 statt.

**) Erst am 20. Sept. 1858 ist es zu einer Vereinbarung über diesen Punkt gekommen.

Betrage dürfen Actien ausgegeben werden, sobald auf dieselbe 30 Proc. des Nominalbetrages eingezahlt sind. Zur Ausgabe von Prioritäts-Obligationen darf nicht früher geschritten werden, als bis wenigstens **50** Proc. des gesammten Actiencapitals eingezahlt sind.

4) **Verhältniß zum Staate.**

Die Dauer des Privilegiums ist auf 90 Jahre festgesetzt, hinsichtlich der Strecke Prag-Pilsen-Grenze vom 1. Sept. 1858 an, hinsichtlich der übrigen vom 1. Sept. 1861 an.

Die Staatsverwaltung gewährleistet den Concessionären **5** Proc. jährliche Zinsen von dem wirklich verwendeten Anlagecapitale (höchstens **75** Mill. Fl.) und überdies zur Amortisirung desselben noch $\frac{1}{5}$ Proc.

Der Staat behält sich vor, nach Ablauf von 30 Jahren von der Betriebseröffnung an gerechnet jederzeit die gegenwärtige Concession einzulösen gegen eine Jahresrente, welche dem Durchschnittsertrage der 5 besten von den 7 letzten Betriebsjahren gleichkommt und nicht weniger als **5**$\frac{1}{5}$ Proc. betragen darf.

---

101. **Preßburg-Tyrnau-Szered** (Privatbahn).

Diese Bahn, welche den Namen „erste ungarische Eisenbahn" führt, wird nur mit Pferden befahren und ist **8**$\frac{1}{3}$ **M.** (33,663 Klafter) lang. Anfänglich sollte die Bahn nur bis Tyrnau gehen und eine Länge von 26,074 Klaftern oder **6**$\frac{1}{2}$ **M.** erhalten. Erste Generalversammlung am 22. Jan. 1838. Eröffnung von **Preßburg** über Ratzdorf und Wajnor bis St. Georgen (**2** Meilen) am 27. September 1840, über Grünau bis Bösing 30. Juni 1841, über Schenkwitz und Bahony bis Cziffer 20. Dec. 1845, bis Tyrnau 1. Juni 1846, über Kereßtur bis **Szered** 1. Nov. 1846. Actiencapital: **1,087,090** Fl. (**1,500,000** Fl.), wozu noch eine schwebende Schuld von **150,000** Fl. kommt. (Das anfängliche Capital betrug **500,000** Fl. in Actien zu **200** Fl.; im Octbr. 1841 wurde eine Anleihe von **100,000** Fl., am 21. Febr. 1842 eine neue Actienemission von **400,000** Fl. beschlossen.) Die Schienen sind Flachschienen, pr. Fuß 4 Pfd. schwer. Die Betriebseinnahme betrug 1855: **120,754** Fl. C.-M. für 79,153 Pers. und 477,026 Ctr.; 1856: **140,645** Fl. C.-M. für 94,596 Personen und 609,347 Ctr.; 1857: **129,075** Fl. C.-M. für 92,714 Per

sonen und 539,045 Ctr. Im Jahre 1857 betrug die ganze Einnahme **131,400** Fl., die Ausgabe **107,982** Fl., die reine Einnahme **23,418** Fl. Davon wurden **1½** Procent Dividende, ferner **7762½** Fl. Anleihezinsen bezahlt und **5700** Fl. zur Verloosung von 600 Anweisungsscheinen bestimmt. (Demnach scheint nur ein Theil des Actiencapitals, nämlich **663,700** Fl., an der Dividendenzahlung Theil zu nehmen.) Projectirt wird eine Verlängerung von der Station Kereßtur durch das Waagthal über Leopoldstadt, Posteny, Neustadtl, Trentschin, Pucho nach Sillein, von da einerseits nach Oswiecim, zum Anschluß an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, andrerseits über S. Miklos, zum Anschluß an die Theißbahn.

---

102. Königl. Preußische Ostbahn (Staatsbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **81** Meilen. Die Bahn zweigt sich bei **Frankfurt** a. O. von der Niederschlesisch-Märkischen Staatsbahn ab und geht von da über Lebus, Podelzig, Cüstrin, Tamsel, Vietz, Döllensradung, Düringshof, Landsberg, Zantoch, Gurkow, Friedeberg, Alt-Carbe und Driesen nach **Kreuz** an der Stargard-Posener Bahn, dann über Filehne, Schönlanke, Schneidemühl, Miastetzkow, Bialosliwe, Ossiek, Nakel nach Bromberg, von da über Kotomiers, Terespol (unweit Schwetz und Kulm), Laskowice, Warlubien (Station für Graudenz), Czerwinsk (Station für Marienwerder), Pelplin nach Dirschau, von wo eine Zweigbahn in nördlicher Richtung über Hohenstein und Praust nach **Danzig** abgeht. Die Hauptbahn geht von Dirschau, die Weichsel und Nogat überschreitend, über Simonsdorf nach **Marienburg**, dann über Altfelde und Grunau nach Elbing, über Güldenboden, Schlobitten, Mühlhausen und Tiedmansdorf nach Braunsberg, endlich von da über Heiligenbeil, Sandkrug, Ludwigsort und Kobbelbude nach **Königsberg**. Im Bau begriffen ist eine Fortsetzung in östlicher Richtung nach der russischen Grenze, von Königsberg aus über Gumbinnen und Stallupöhnen nach Eydtkuhnen; beabsichtigt wird außerdem eine zweite Fortsetzung von Bromberg aus über Thorn in der Richtung auf Lowicz, resp. Warschau.

2) Beschreibung der Bahn*).

Die Bahn hat nur ein Geleise. Die Schienen sind Vignoles-Schienen und zum größten Theile pr. Fuß 22 Pfd. schwer; sie liegen auf Querschwellen von Kiefernholz, die mit Kupfervitriol getränkt sind.

Auf der Strecke von Kreuz bis Königsberg beträgt das Steigen im Ganzen **1817**, das Fallen **1957½** Fuß, die stärkste Steigung **1** auf **150**, der kleinste Halbmesser der Curven **250** Ruthen. Der tiefste Punkt der Ostbahn liegt **5** Fuß, der höchste **325** Fuß über dem Spiegel der Ostsee. Im Allgemeinen sind die Terrainverhältnisse der Bahn außerordentlich günstig. Die schwierigsten Bauwerke sind die Brücken über die Weichsel bei Dirschau und über die Nogat bei Marienburg. Die Weichselbrücke, **2668** Fuß lang, enthält 6 Oeffnungen, jede von **386** F. Weite, die Nogatbrücke aber nur 3 Oeffnungen von etwa **300** Fuß Weite. Beide sind eiserne Gitterbrücken.

3) Geschichte.

Im Jahre 1847 wurde der Bau dieser Bahn auf Staatskosten von der Regierung beschlossen und am 28. März deff. J. mittelst einer an den vereinigten Landtag gerichteten königl. Botschaft behufs einer beschleunigten Herstellung eine Staatsanleihe beantragt. Am 8. Juni deff. J. wurde jedoch diese Proposition verworfen und in Folge dessen die bereits begonnenen Arbeiten des Brückenbaues zwischen Dirschau und Marienburg wieder eingestellt. Im Jahre 1848 wurde der Bau (und zwar auf der Strecke zwischen Driesen und Schneidemühl) nochmals aufgenommen. Am 3. November 1849 nahm die zweite Kammer, am 29. ej. die erste Kammer eine Gesetzvorlage an, nach welcher der Bau der Ostbahn für Rechnung des Staats ausgeführt werden sollte. Die Kosten dieser, der Saarbrücker und der westphälischen Bahn im Belauf von **33** Mill. Thlr. sollten eventuell durch eine Anleihe von **21** Mill. Thlr. aufgebracht werden. Durch Gesetz vom 7. Mai 1856 ist der Bau der Eisenbahn von Frankfurt a. O. über Cüstrin nach Kreuz (18 geogr. Meilen) angeordnet; die für die Kosten derselben bewilligten **6,986,900** Thlr. werden nicht ausreichen. — Wegen der Fortsetzung der Ostbahn in östlicher Richtung wurden am 14. und 19. Februar 1857 Verträge mit der russischen Regierung abgeschlossen. Nach dem ersten soll eine Bahn von Königsberg über Tapiau, Wehlau, Insterburg,

*) Bezieht sich nicht auf die Strecke von Frankfurt bis Kreuz.

Gumbinnen und Stallupöhnen bis Eydtkuhnen an der russischen Grenze in der Richtung nach Kowno (Länge **20⅖** Meilen, Kosten **6,300,000** Thlr.), nach dem zweiten eine Bahn von Bromberg über Thorn nach Lowicz, resp. Warschau (Länge in Preußen **8 3/10** M., Kosten **2,300,000** Thlr.) gebaut werden. In Betreff der ersten Anschlußbahn ist stipulirt, daß die preußische und russische Bahn zu gleicher Zeit vollendet und in Betrieb gesetzt werden sollen; die preußische Regierung soll indessen nicht verpflichtet sein, die Bahn nach Eydtkuhnen früher zu vollenden, als die Eisenbahn von Petersburg nach Warschau bis zu demjenigen Punkt vollendet sein wird, an welchem die russische Zweigbahn von der Hauptbahn abgehen soll. Am 11. März 1858 legte die Regierung den Kammern einen Gesetzentwurf wegen der Eisenbahn von Königsberg bis zur russischen Grenze bei Eydtkuhnen vor, der von beiden Häusern des Landtags am 13. und 20. April angenommen wurde, worauf das betreffende Gesetz am 10. Mai 1858 publicirt wurde. Eine durch Erlaß vom 15. März 1858 niedergesetzte Commission in Königsberg leitet den Bau, welcher Anfang April 1858 begonnen hat und bis 1. September 1859 vollendet sein soll. Zur Bestreitung der Kosten dient eine Anleihe von **7½** Mill. Thlr.*) Der Bau der Eisenbahn von Bromberg nach Lowicz ist bis 1859 ausgesetzt. — Die Eröffnung der Bahn erfolgte in folgenden Abschnitten:

1) am 26. Juli 1851 von Kreuz bis Bromberg, **19⅗** Meilen;
2) am 5. August 1852 von Bromberg über Dirschau bis Danzig, **21⅖** Meilen;
3) am 18. Oct. deff. J. von Marienburg bis Braunsberg, **11⅖** M.;
4) am 2. Aug. 1853 von Braunsberg bis Königsberg, **8⅓** M.;
5) am 12. Octbr. 1857 von Dirschau bis Marienburg, **2⅖** M., und von Frankfurt a. O. bis Kreuz, **17 9/10** Meilen.

4) Anlagecapital.

Bis Ende 1857 waren **25,302,444** Thaler verausgabt, wovon **18,465,614** Thaler auf die eigentliche Ostbahn von Kreuz bis Danzig und Königsberg und **6,836,830** Thaler auf die Bahn von Frankfurt nach Kreuz kommen. Dazu kommen für die beiden großen Brücken **4,730,534** Thlr. und für die Strom- und Deichregulirungen **3,910,073**

*) Die Fortsetzung auf russischem Gebiete bis Kowno soll im J. 1859, die Strecke von Kowno über Wilna nach Dünaburg und somit die ganze Bahn von Königsberg nach Petersburg im J. 1861 vollendet werden.

Thlr. Das gesammte Anlagecapital beträgt mithin **33,943,051** Thlr. oder pr. Meile **418,490** Thlr.,

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Pers. Thlr.	Einnahme für Güter Thlr.	Einnahme außerdem Thlr.	Einnahme zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1851	57122	169216	63479	20590	7221	91289	65075	26214
1852	222643	799189	264221	130420	17124	411765	300182	111583
1853	456773	1763295	559379	301633	31976	892988	721227	171761
1854	550585	3151529	649577	513560	54386	1217523	783019	434504
1855	625054	3870234	681639	710688	68231	1460558	946119	514439
1856	751568	3657307	777780	663709	74019	1515508	1029512	485996
1857	849930	4329737	893422	814968	81561	1789951	994820	795131

(Nach einer directen officiellen Mittheilung betrug im Jahre 1857 die Einnahme 1,782,943, die Ausgabe 1,122,895, also der Ueberschuß nur 660048 Thlr.)

Hiernach betrugen die Betriebs-Ausgaben nach 1851: **$71\frac{1}{4}$**, 1852: **$72\frac{9}{10}$**, 1853: **$92\frac{1}{2}$**, 1854: **$64\frac{3}{10}$**, 1855: **$64\frac{3}{4}$**, 1856: **$67\frac{9}{10}$**, 1857: **$55\frac{1}{2}$** Procent der Brutto-Einnahme.

Das Anlagecapital verzinste sich 1852 zu ca. **1**, 1853 zu **$1\frac{1}{6}$**, 1854 zu **$2\frac{4}{5}$**, 1855 zu beinahe **$3\frac{1}{10}$**, 1856 zu **$2\frac{2}{3}$**, 1857 zu **$3\frac{1}{7}$** Procent.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

100 Locomotiven (und zwar 54 von Borsig, 18 von Wöhlert in Berlin, 1 von Stephenson, 3 von Egestorff in Hannover, 1 aus der Unionsgießerei in Königsberg, 23 unbekannten Ursprungs);

165 Personen-, 40 Gepäck- und 1396 Güterwagen.

Die königl. preußischen Staatseisenbahnen zerfallen, soweit sie dermalen im Betrieb begriffen sind, in folgende Linien:

1) Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn (No. 88),
2) Preußische Ostbahn (No. 102),
3) Saarbrücker Eisenbahn (No. 113),
4) Westphälische Eisenbahn (No. 136),
5) Berliner Verbindungsbahn, $1\frac{1}{3}$ M. lang.

Alle diese Bahnen sind vollendet. Im Bau begriffen ist eine Bahn

von Saarbrücken nach Trier und der Luxemburgischen Grenze, sowie eine Bahn von Königsberg nach der russischen Grenze.

Die Gesammtlänge, sowie die Betriebsresultate sämmtlicher preußischen Eisenbahnen in den seit 1844 verflossenen Jahren weist folgende Tabelle nach.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Länge in d. M.
			f. Pers.	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	
1844	3940904	7845026	2294400	1160193	91100	3545693	1837929	$124\frac{1}{2}$
1845	4006814	9488257	2315478	1252021	107249	3674748	1920466	144
1846	4876673	12453139	2793225	1756171	101027	4710653	2312426	$267\frac{1}{2}$
1847	7884136	24999972	4639700	3854493	264709	8778439	4562760	$328\frac{1}{2}$
1848	8259645	25592198	4790217	4102904	286600	9179722	5266643	366
1849	8641909	33442978	5350331	5105820	423901	10880053	5443127	$389\frac{1}{4}$
1850	9502821	46285918	6370969	6187033	537473	13095479	6259762	400
1851	9830092	60856574	6780381	7172793	647746	14600919	6881025	$423\frac{3}{4}$
1852	10229980	84322966	7095337	9301996	764146	17161479	8109435	$467\frac{1}{4}$
1853	10977849	109248899	7841333	11173852	860041	19875227	10068040	498
1854	11785055	146388655	8160193	14253217	1010820	23424230	11686090	498
1855	12729837	189212711	8513307	17336463	1126684	26976454	13561029	515
1856	15617059	224787596	9927624	19227275	1531865	30683924	15801828	$589\frac{1}{4}$
1857	18676446	259765441	11337412	22419725	1882799	35639936	16362034	627

(Aus anderweiten Fonds waren im Jahre 1857 zur Verbesserung der Bahnanlagen, Vermehrung der Betriebsmittel ꝛc. noch **4,384,931** Thlr. verwendet.)

Verzinst haben sich die aufgewandten Anlagecapitale (Ende 1857: **255,204,526** Thlr.) durchschnittlich 1844 zu **5**, 1845 zu $4\frac{3}{5}$, 1846 zu **5**, 1847 zu $4\frac{1}{4}$, 1848 zu $3\frac{1}{6}$, 1849 zu $3\frac{4}{5}$, 1850 zu $4\frac{2}{3}$, 1851 zu $5\frac{1}{10}$, 1852 und 1853 zu $5\frac{3}{4}$, 1854 zu fast $5\frac{4}{5}$, 1855 zu $6\frac{2}{5}$, 1856 zu fast $6\frac{1}{2}$, 1857 zu $7\frac{4}{9}$ Procent.

Hierbei ist jedoch zu bemerken, daß die Eisenbahnen, auf welche sich die obigen Zusammenstellungen beziehen, zum Theil auf fremden Staatsgebieten liegen (1857: $64\frac{3}{4}$ Meilen), während andererseits drei nichtpreußische, in der obigen Tabelle nicht berücksichtigte Eisenbahnen theilweise (1857: **13** Meilen) dem preußischen Gebiete angehören.

Die Ende 1857 vorhandenen Transportmittel bestanden in 1134 Locomotiven, 1819 Personen- und 22,719 Güterwagen.

103. Prinz-Wilhelms-Eisenbahn (Steele-Vohwinkel; Privatbahn unter Staatsverwaltung).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **8780** preuß. Ruthen oder **4$\frac{9}{20}$** geogr. Meilen. — Die Bahn geht von der Ruhr, der Stadt **Steele** gegenüber, über Langenberg und Neviges nach **Vohwinkel** und schließt sich hier an die Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn an. — Anhaltepunkte außer den genannten 4 Stationen: 1) zwischen Steele und Langenberg: Kupferdreh und Nierenhof; 2) zwischen Neviges und Vohwinkel: Kopfstation, Aprath und Dornap. Beabsichtigt wird eine Verlängerung der Bahn über die Ruhr bei Steele, zum Anschluß an die in der Ausführung begriffene Bahn von Dortmund und Witten über Bochum und Steele nach Duisburg und Oberhausen.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise. Die Nebengeleise betragen **1893½** Ruthen.

Die Steigungen sind größtentheils sehr bedeutend, bis zu **1** auf **76**. Horizontal sind **540**, steigend **5120**, fallend **3120** Ruthen; das Steigen beträgt im Ganzen **466⅖**, das Fallen **112¾** F. Auch kommen viele Krümmungen mit kleinen Halbmessern (von 42—200 Ruthen) vor. Die geraden Linien betragen **3449** Ruthen. Die Erdarbeiten waren sehr beträchtlich; bewegt wurden **205,274** Schachtruthen Erde. Die Dämme sind bis **66** Fuß hoch, die Einschnitte bis **82** Fuß tief. Die größte Schwierigkeit bot ein tiefer Einschnitt bei Vohwinkel dar, welcher an die Stelle eines früher projectirten Tunnels getreten und **70** Ruthen lang, **70** Fuß tief ist. Eine früher beabsichtigte, mittelst einer stehenden Maschine zu betreibende schiefe Ebene zwischen Neviges und Vohwinkel mit einer Steigung von **1** auf **30** und einer Länge von **300** Ruthen ist durch Anlegung einer sogenannten Kopfstation und Verlängerung der Bahn um ¼ M. vermieden worden. Die Kunstarbeiten bestehen in 49 Brücken von **5—42** F. Oeffnung und 122 Durchlässen und Canälen. Die Schienen — von Michiels & Comp. in Eschweileraue — wiegen pr. Fuß 20⅚ Pfund und liegen

mittelst gußeiserner Stühle auf **8** Fuß langen Querschwellen von Eichenholz.

3) Geschichte.

Genehmigung des Baues und vorläufige Concession 21. Juni 1844. Uebernahme der ältern Prinz-Wilhelms-Eisenbahn (einer Pferdebahn) für **100,000** Thlr. durch Vertrag vom 14. Septbr. deff. Jahres. Bestätigung des Statuts und definitive Concession 2. Mai 1845. Erste Generalversammlung am 18. Septbr. deff. J. — Der von dem Ober-Ingenieur **Andriessen** geleitete Bau wurde am 29. Juli 1844 begonnen. Am 1. Decbr. 1847 erfolgte die Eröffnung der Bahn. — In der Generalversammlung am 21. Novbr. 1853 wurde beschlossen, dem Staate die sofortige Uebernahme der Verwaltung auf immer anzutragen. Am 14. Februar 1854 kam hierüber ein Vertrag zu Stande, in Folge dessen die Verwaltung nach der Cabinetsordre vom 13. März am 27. März deff. J. vom Staate übernommen wurde.

4) Anlagecapital.

a) Actiencapital: **1,300,000** Thlr. in Actien von **100** Thlr.

b) Prioritätsanleihen: **1,100,000** Thlr., näml.: 1) **325,000** Thlr. zu **5** Procent (mit ½ Procent Tilgungsfonds von 1850 an), beschlossen am 25. März 1847, genehmigt am 17. Mai desselben Jahres; 2) **375,000** Thlr. zu **5** Procent (2te Serie) mit ½ Procent Tilgungsfonds von 1853 an, beschlossen am 27. Septbr. 1848 und genehmigt am 4. November desselben Jahres; 3) **400,000** Thaler zu **5** Procent (3te Serie) mit ½ Procent Tilgungsfonds von 1861 an (beschlossen am 23. Juni 1855, privil. am 24. Decbr. 1855).

(Die Amortisation für die Jahre 1854 und 1855 wurde im Jahre 1856 nachgeholt.)

Das ganze bisherige Anlagecapital beträgt demnach **2,400,000** Thaler. Ende 1857 waren verwendet **2,195,603** Thlr. oder pr. Meile ca. **492,678** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Domicil: Bergisch-Langenberg. Die Betriebsverwaltung wird zugleich mit der für die Bergisch-Märkische Eisenbahn von der Königl. Eisenbahn-Direction in Elberfeld geleitet, wobei die Gesellschaft durch eine aus 5 Mitgliedern bestehende Deputation vertreten wird. Die Generalversammlung versammelt sich regelmäßig im Juni jedes Jahres. Jeder Actionair kann an derselben Theil nehmen; auf je 3 Actien kommt eine Stimme, aber mehr als 30 Stimmen kann Niemand in sich vereinigen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter *) Centner	Kohlen Scheffel	Einnahme f. Pers. Thlr.	Einnahme f. Güter Thlr.	Einnahme zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1848	116834	112969	1077601	12639	57465	70462	56058	14404
1849	121034	121791	1298027	13317½	59394	84276	65678	18598
1850	101534	182530	1637040	14308½	73234	97475	65871	31604
1851	99819	279010	1716000	13886	78242	96816½	61343	35473½
1852	99859	348709	2122320	13645	94450	119016	73040	45976
1853	111964	611313	1960240	14622	93171	115244	70326	44918
1854	131776	3939393	. . . .	18560	105262	129075	76157	52917
1855	129953	5128118	. . . .	20371	128268	156342	91643	64698½
1856	134223	5507080	. . . .	22077	138693	175488	97461½	78026½
1857	164156	6183484	. . . .	25309	156719	205536	109383	96153

Der Kohlentransport (aus den Kohlengruben an der Ruhr nach Vohwinkel) ist für diese Bahn die Hauptsache, aber das Quantum von 4,000,000 Scheffel jährlich, auf welches anfänglich gerechnet worden war, noch immer nicht erreicht worden.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe (excl. der aus dem Reservefonds gedeckten Ausgaben, nämlich 1851: 6092 Thlr., 1852: 24,322 Thlr.) 1848: **79½**, 1849: **78**, 1850: **67½**, 1851: **63$\frac{3}{10}$**, 1852: **61⅖**, 1853: **61**, 1854: **59**, 1855: **58⅗**, 1856: **55½**, 1857: **53¼** Procent.

*) Vom Jahre 1854 an sind die Kohlen mit eingerechnet.

8) Rentabilität.

Außer der für 1849 gezahlten Dividende von **1** Procent konnte mehrere Jahre keine Dividenden-Vertheilung stattfinden. Für 1855 wurde wieder **1** Proc., für 1856 und 1857 je **1⅓** Procent Dividende gezahlt. Die Finanzlage der Gesellschaft muß indeß noch immer als eine ziemlich ungünstige bezeichnet werden, wiewohl sie sich in den letzten Jahren wesentlich gebessert hat. Die Verlängerung über die Ruhr bei Steele (s. oben) wird ohne Zweifel von günstigem Einflusse sein.

9) Reservefonds.

Nach den Statuten soll jährlich eine vom Verwaltungsrath festzusetzende, auf keinen Fall die Summe von **10,000** Thlr. übersteigende Quote des Reinertrags zur Bildung eines Reservefonds zurückgelegt werden, dessen Gesammtbetrag **100,000** Thlr. nicht übersteigen soll.

Ende 1849 betrug der Reservefonds **4980** Thaler, Ende 1850: **9233** Thlr., Ende 1851: **3626** Thlr. Für 1852 wurden demselben **9488** Thlr. überwiesen; dennoch ergab sich am Jahresschlusse ein Deficit von **20,696** Thlr. Ende 1856 war wieder (incl. 19,330 Thlr. Zuschuß) ein Bestand von **23,698** Thlr. vorhanden, nämlich **3895½** Thlr. Reserve- und **19,802** Thaler Erneuerungsfonds. Für 1857 wurde jener um **2160**, dieser um **30,293** Thaler verstärkt. Bestand beider zusammen Ende 1857: **44,244** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

8 Locomotiven, worunter 7 von Cockerill in Seraing, nach dem Norris'schen System gebaut (mit 8 Rädern), und eine von Borsig in Berlin mit 6 Rädern;

7 Tender;

6 Personenwagen mit 384 Plätzen;

367 Güterwagen (worunter 5 Gepäck- und 6 Viehwagen) für 36,700 Centner.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

Reichenberg-Pardubitz, s. Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

---

*104. Reichenberg-Prag (Privatbahn).

Project. Die Bahn soll bei Turnau von der Reichenberg-Pardubitzer Bahn abgehen, dann über Jungbunzlau führen und bei Kralup in die Prag-Dresdner Bahn einmünden. Länge: ca. 11 M. Die Bewilligung zu den Vorarbeiten wurde einem in Wartenberg gebildeten, am 28. September 1856 gewählten Comité im Januar 1857 auf 2 Jahre ertheilt. Am 25. Octbr. 1857 fand in Jungbunzlau eine Generalversammlung der Gründer statt.

---

105. Rendsburg-Neumünster (Privatbahn ohne eigenen Betrieb).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: $4\frac{3}{4}$ Meilen, wovon $\frac{7}{20}$ Meile auf die Verbindungsbahn von dem ältern Bahnhofe bei Rendsburg nach dem dasigen Bahnhofe der von Tönningen und Flensburg kommenden südschleswigschen Eisenbahn kommt. Die Bahn geht von **Rendsburg** über Bokelholm und Nortorf nach **Neumünster** und mündet hier in die Altona-Kieler Eisenbahn, deren Direction auch den Betrieb dieser Zweigbahn besorgt.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise und eine **16** Fuß breite Dammkrone. Die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse sind überaus günstig. Ueber $1\frac{1}{2}$ Meile sind ganz horizontal, **3488** preuß. Ruthen steigend, **2112** Ruthen fallend; das Steigen beträgt im Ganzen **103**, das Fallen **51** Fuß; die stärkste Steigung ist **1** auf **300** und kommt nur auf **884** Ruthen vor dem Nortorfer Bahnhofe vor; außerdem ist kein Gefälle größer, als **1** auf **400**. Die Länge der geraden Linien beträgt über **83**, die der Curven fast **17** Procent. Der Oberbau ist wie bei der Altona-Kieler Eisenbahn.

3) Geschichte.

Das in Rendsburg gebildete Comité erhielt Erlaubniß zum Nivellement am 29. Dec. 1840, mußte aber das Unternehmen vorläufig wieder aufgeben. Ein neues Comité (Central-Comité) constituirte sich am 21. März 1844. Erlaubniß zur Actienzeichnung ertheilt 26. Juni deff. J. Aufforderung zur Subscription erlassen 22. Septbr. deff. J. Actienzeichnung in Rendsburg und Neumünster vom 7. Octbr. deff. J. an. Constituirende Generalversammlung in Neumünster am 23. Decbr. deff. Jahres. Definitive Concession und Bestätigung der Statuten am 4. April 1845. Anfang des Baues am 15. April deff. J. unter Leitung des Ingenieurs **Sorge**. Eröffnung der Bahn nach 5 Monaten am 18. Septbr. deff. J. Am 23. Decbr. deff. J. wurde beschlossen, die Bahn bis zur Obereider (um 200 Ruthen) zu verlängern; am 15. Juni 1846 erfolgte die Genehmigung des Königs, diese Strecke für den Locomotivbetrieb einzurichten; im August 1847 wurde sie vollendet. Im Juni desselben Jahres wurde die Durchführung der Bahn durch die Festungswerke von Rendsburg beendigt. Die Verbindungsbahn nach dem südschleswigschen Bahnhofe bei Rendsburg wurde im Novbr. 1854 genehmigt und am 17. Mai 1856 eröffnet. — Den Betrieb besorgt die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft; der neueste deshalb abgeschlossene Vertrag ist seit 1. Januar 1849 in Kraft getreten und gilt bis Ende 1859. Nach demselben erhält die Altona-Kieler Gesellschaft volle Erstattung ihrer Kosten, außerdem **4000** Mark jährlich für vermehrte Ausgaben im Hauptbureau und für die Mitbenutzung des Bahnhofes in Neumünster.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **520,000** Rbthlr. oder **390,000** Thlr. in **2600** Actien à **100** Species oder **150** Thlr.

2) Prioritäts-Anleihen: a) **60,000** Rbthlr. oder **45,000** Thlr., beschlossen im September 1847 und verwendet als Vergütung an die Altona-Kieler Gesellschaft für Betriebsmaterial*); b) **130,000** Rbthlr. oder **97,500** Thlr. für den Bau der Verbindungsbahn.

Das ganze Anlagecapital beträgt demnach **532,500** Thlr. Ver-

*) Dafür werden der Rendsburger Gesellschaft jährlich 5 Procent dieser Summe bei der Abrechnung gut gerechnet.

wendet waren Ende 1857: **562,059** Thlr. oder pr. Meile ca. **118,330** Thlr., so daß diese Eisenbahn zu den billigsten in Deutschland gehört.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Concession ist auf 100 Jahre ertheilt. Während dieses Zeitraums steht der Gesellschaft die ausschließliche Benutzung der Eisenbahn zur Beförderung von Personen, Waaren und Gütern zu.

6) Verfassung.

Die Generalversammlungen finden in Rendsburg statt. In denselben kommt eine Stimme auf **1—3**, zwei Stimmen auf **4—10**, drei auf **11—25**, vier auf **26—50**, fünf auf **51—100**, sechs Stimmen auf **101—200** Actien; von da an auf jedes fernere Hundert Actien bis **600** eine Stimme mehr. Demnach kann kein Actionair mehr als 10 Stimmen führen.

Der Ausschuß besteht aus 9, die Direction aus 3 Mitgliedern. Die letztere hat ihren Sitz in Rendsburg oder Neumünster, je nachdem der jedesmalige geschäftsführende Director seinen Wohnort hat.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme			Betriebs-Ausgaben	Reine Einnahme
			für Pers.	für Güter	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1845*)	22713	58075	7845	3487	12460	9001	3459
1846	78085	251807	28093	15839	44052	29488	16321
1847	73194	300878	26538	18512	45321	28854	16584
1848	124788	523119	47500	28637	96829	42676	54154
1849	120694	593728	45317	27070	94456	43426	51030
1850	127940	846675	48106	36420	103852	49288	54563
1851	103334	482697	38396	22883	71494	40364	31130
1852	81561	333331	31472	16508	49106	30206	18901
1853	80651	361771	29729	18224	52226	36104	16122
1854	84087	446466	31007½	20337	56264	40034	16230
1855	91130	575211½	34050	27048	64362	44059	20303
1856	102244	646194	40774	33965	81651	51266	30385
1857	103163	710910	42580	35547	85886	55788	30098

*) Vom 18. Septbr. bis 31. Decbr.

Außer den oben angeführten Civilpersonen wurden noch an Militairpersonen transportirt 1850: 127,900, 1851: 103,334, 1852: 7819, 1853: 1394, 1854: 1006, 1855: 772, 1856: 607, 1857: 548. Die Einnahme für Militair betrug 1848: **19,307**, 1849: **20,069**, 1850: **16,963**, 1851: **9355** Thaler.

8) Rentabilität.

Die gezahlten Dividenden — deren Auszahlung jedesmal am Sitze der Direction erfolgt — betrugen für 1846: **4**, 1847: **4**, 1848: **10½**, 1849: **10**, 1850: **11⅓**, 1851: **7**, 1852: **4**, 1853: **4**, 1854: **4**, 1855: **5**, 1856: **6½**, 1857: **6¼** Procent. Dies giebt durchschnittlich **6⅜** Procent.

9) Reservefonds.

Derselbe betrug Ende 1857: **37,657** Thlr. pr.

Der dem Reservefonds zufließende Theil des Ertragsüberschusses ist zu ⅕ desselben bestimmt, kann aber vom Ausschusse bis zu ⅓ erhöht werden.

10) Betriebsmaterial.

Die Gesellschaft besitzt kein eigenes Betriebsmaterial, da die Altona-Kieler Gesellschaft den Betrieb besorgt.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

106. Rhein-Alzey-Bahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn soll von **Alzey** über Odernheim nach **Guntersblum** gehen und hier in die hessische Ludwigsbahn (von Mainz nach Ludwigshafen) münden. Länge: **2** Meilen. Projectirt wird eine Fortsetzung von **Alzey** über Kirchheimbolanden nach **Kaiserslautern** an der pfälzischen Ludwigsbahn (**5¾** Meilen), zur Abkürzung des Weges von Mainz und Frankfurt nach Frankreich.

2) Geschichte.

Auf eine vom 15. Januar 1856 datirte Einladung des in Alzey gebildeten provisorischen Comité's fand die Actienzeichnung vom 28. Januar bis 1. Febr. dess. J. mit dem besten Erfolge statt und am 17. März 1856 wurde die erste constituirende Generalversammlung gehalten. Eine zweite im Mai 1856 genehmigte den Anschluß bei Guntersblum. Nach Bekanntmachung des Ministeriums vom 18. Octbr. 1856 wurde die landesherrliche Concession auf 99 Jahre ertheilt. Neuerdings scheint die Ausführung auf Hindernisse gestoßen zu sein; wenigstens ist vom Beginn des Baues noch nichts bekannt geworden. Nach neuern Nachrichten hat die Gesellschaft, entmuthigt durch die Verweigerung der Concession für die Fortsetzung nach Kaiserslautern von Seiten der bayerischen Regierung, das Unternehmen zu sistiren beschlossen. Die letzte Generalversammlung hat am 8. April 1858 stattgefunden.

3) Anlagecapital.

Das Actiencapital beträgt **1,200,000** Fl. rhein. in 4800 Actien à **250** Fl., wovon jedoch wegen unterlassener zweiter Einzahlung 2112 Stück annullirt worden sind.

4) Rentabilität.

Im Prospect wird die Brutto-Einnahme auf **148,230** Fl., die Betriebsausgabe zu **55,000** Fl., demnach die reine Einnahme zu **93,230** Fl. berechnet, was eine Rente von **$7\frac{3}{4}$** Procent geben würde.

Rheingauische Eisenbahn, siehe Nassauische Rhein- und Lahn-Eisenbahn.

---

107. Rheinische Eisenbahn (Privatbahn).

Vorausgeschickt wird, daß diese Bahn sich ursprünglich auf die Strecke von **Cöln** bis **Herbesthal** (Belgische Grenze) beschränkte, welcher später noch folgende Linien bereits hinzugetreten sind, resp. hinzutreten werden:

a) fertige Bahnen:

Cöln-Bonn-Rolandseck; Cöln-Crefeld;

b) neu zu bauende Bahnen:

Verbindungsbahn durch und um die Stadt Cöln; Rolandseck-Coblenz-Bingen; Crefeld-Nymwegen; Düren-Schleiden.

(Am Schlusse des Jahres 1857 waren erst die älteren beiden Strecken Cöln-Herbesthal und Cöln-Bonn-Rolandseck unter Leitung der Rheinischen Eisenbahn-Direction in Betrieb und die nachstehend vermerkten Betriebsresultate beziehen sich daher nur auf jene beiden Strecken.)

1) **Länge und Bahnlinie.**

a) Die Ende 1857 im Betrieb befindlichen beiden Strecken sind lang:

I. Cöln-Aachen-Herbesthal	**23,033**	Ruthen	= **11$\frac{7}{10}$**	Meilen,
II. Cöln-Bonn-Rolandseck	**11,475**	"	= **5$\frac{4}{5}$**	"
zusammen	**34,508**	Ruthen	= **17$\frac{1}{2}$**	Meilen.

Die Linie ad I. beginnt am Trankgassenthore der Stadt **Cöln** (im Freihafen), läuft über Königsdorf, Horrem, Buir, Düren, Langerwehe, Eschweiler, Stolberg, **Aachen,** Astenet nach **Herbesthal** an der preußisch-belgischen Grenze und schließt sich hier unmittelbar an die belgische Staatsbahn nach Verviers, Lüttich, Brüssel u. s. w. an.

Die Linie ad II. beginnt hinter der Pantaleonskirche innerhalb der Ringmauer der Stadt **Cöln**, durchschneidet die Festungswerke derselben und läuft dem Vorgebirge entlang über Brühl, Roisdorf, Sechtem, **Bonn,** Godesberg, Mehlem nach **Rolandseck**.

b) Die zur Zeit noch nicht mit dem Rheinischen Eisenbahn-Unternehmen verschmolzene, bereits in Betrieb befindliche, Cöln-Crefelder Bahn ist über **7** Meilen lang und die im Bau begriffenen Strecken, welche bis Bingen (**14$\frac{1}{2}$** M.) das Rheinthal verfolgen, aber von Crefeld bis Nymwegen und von Düren nach Schleiden noch nicht definitiv festgestellt sind, werden eine Länge von etwa **35$\frac{1}{2}$** M. haben, so daß die Rheinische Eisenbahn künftig in ihrer Vollendung eine Ausdehnung von etwa **60** Meilen haben wird. Gegenwärtig ist die Bahnstrecke von Rolandseck über Remagen, Sinzig, Brohl, Andernach, Nettehaus (Neuwied gegenüber) bis **Coblenz**, **5$\frac{3}{4}$** M. lang, im Betriebe, was eine Betriebslänge von ca. **23$\frac{1}{4}$** Meilen giebt.

2) Beschreibung der Bahn.

Dieselbe kann für jetzt ausführlich nur bezüglich der älteren Linien Herbesthal=Cöln=Rolandseck, dagegen für die im Bau begriffenen Strecken nur andeutungsweise gegeben werden.

a) Cöln=Herbesthal.

Diese Strecke hat auf ihrer ganzen Länge doppeltes Geleise*); außerdem liegen auf den Bahnhöfen und in den Verbindungsbahnen zwischen Haupt= und Doppelbahn **6663** laufende Ruthen Nebengeleise. Es sind mithin zusammen **52,729** laufende Ruthen Bahngeleise vorhanden. Davon bestehen **13,375** laufende Ruthen aus Schienen, die in gußeisernen Stühlen befestigt sind und auf **3016** Ruthen $16\frac{2}{3}$ Pfd. pr. lauf. Fuß, auf **10,359** Ruthen $17\frac{5}{8}$ Pfund pr. Fuß wiegen. Die übrigen **39,354** laufenden Ruthen, also etwa $\frac{3}{4}$ der gesammten Geleise, bestehen aus Vignoles=Schienen, die pr. lauf. Fuß $24\frac{3}{4}$ Pfund wiegen. Sämmtliche Schienen liegen auf eichenen, nicht präparirten Querschwellen von 8 Zoll Länge, 11—14 Zoll Breite und $5\frac{1}{2}$—7 Zoll Höhe.

Von Cöln bis Herbesthal sind **1269½** R. horizontal, **19,134⅘** Ruthen steigend und nur **2627½** Ruthen fallend. Das Steigungsmaximum beträgt **1** auf **38** (geneigte Ebene bei Aachen) und nächstdem **1** auf **103**. Die Erhebung beträgt im Ganzen **734** Fuß, das Fallen aber **73** Fuß. Ihre größte Höhe erreicht die Bahn unweit der belgischen Grenze ($802\frac{1}{2}$ Fuß über dem Nullpunkte des Amsterdamer Pegels). Die geraden Bahnstrecken sind zusammen **16,586⅖** Ruthen (längste $4559\frac{2}{5}$ Ruthen), die in Curven liegenden **6445⅖** R. lang.

Die Erdarbeiten, Dämme und Einschnitte dieser Bahnstrecke sind sehr bedeutend und auch an großartigen Bauwerken ist dieselbe sehr reich. Sie enthält nämlich u. A.: 1) 5 Tunnels, von denen der bei Königsdorf, einer der größten in Deutschland ausgeführten, **5204** Fuß lang, der Ichenberger bei Eschweiler **810** Fuß, der Nirmer zwischen Stolberg und Aachen **2313** Fuß, die beiden im Aachener Walde **2205** und **480** Fuß lang sind; 2) 2 große Viaducte, von denen der eine zwischen Aachen und Burtscheidt **888** Fuß lang, an der höchsten Stelle bis zur Schienenhöhe **70** Fuß hoch ist und aus 6 ganz verschiedenen

*) Ursprünglich war der Unterbau der ganzen Bahn nur für ein Geleise eingerichtet und mit Ausnahme der Tunnels, Viaducte 2c. nur 13 F. breit.

Abtheilungen und 19 Bogen besteht, der andere aber über das Geulbachthal unweit der belgischen Grenze führt, **668** Fuß lang, an der höchsten Stelle bis zur Schienenhöhe **120** Fuß hoch ist und aus zwei Bogenstellungen übereinander besteht, von denen jede 17 Bogen von 30 Fuß Spannweite enthält (an beiden Seiten befinden sich **68** Fuß hohe Dammschüttungen); 3) eine geneigte Ebene hinter dem Aachener Bahnhofe, — **631** Ruthen lang mit einer Steigung von **1** auf **38**, theils in einem **87** Fuß tiefen Einschnitte, theils auf einem **73** F. hohen Damme liegend — auf welcher die Züge früher mittelst eines auf Rollen sich hinziehenden, durch eine stehende Dampfmaschine von 200 Pferdekraft gezogenen Drathseiles hinaufbefördert wurden. Seit 1855 sind Seil und Dampfmaschine beseitigt und die Züge werden mittelst zweier eigens dafür beschaffter Tender-Locomotiven hinaufbewegt.

b) Cöln-Bonn-Rolandseck. Siehe S. 70 f.

c) Von den im Eingange sub b gedachten neuen Linien sind zur Zeit nur die Verbindungsbahn durch und um Cöln und die Strecke Rolandseck-Bingen im Bau begriffen und zum Theil bereits fertig. Für die Linie Düren-Schleiden sind die Vorarbeiten vollendet und für die Linie Crefeld-Nymwegen ist man mit denselben beschäftigt. An einzelnen Bauwerken von besonderer Bedeutung sind zu nennen: die Verbindungsbahn durch die Stadt Cöln mit ihrer Ueberbrückung der Trankgasse in Cöln, der Central-Personen-Station im früheren botanischen Garten daselbst und dem Durchgange durch die Festungswerke, ferner die Brücke über die Ahr von 7 Oeffnungen à 30 F. Weite, die Brücke über die Mosel vor Coblenz, bestehend aus 4 mit Eisen zu überdeckenden Oeffnungen à 132 F. lichter Weite und 6 überwölbten Oeffnungen von 50 Fuß lichter Weite, endlich die drei Tunnels oberhalb St. Goar. Die nähere Beschreibung dieser, sowie mancher anderen erheblichen Bauwerke auf den neuen Linien muß bis zur Vollendung derselben vorbehalten bleiben.

3) Geschichte.

A. Alte Rheinische Bahn von Cöln bis Herbesthal.

Bildung eines Comités im Jahre 1833. Vorläufige Concession durch Allerhöchste Cabinetsordre vom 5. Decbr. dess. J. Programm vom 18. Januar 1834. Constituirung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in der Generalversammlung vom 25. Juli 1835, in welcher gleichzeitig die Statuten der Gesellschaft festgestellt und angenommen wurden. Am 26. Februar 1836 erklärte die Regierung, daß sie nicht

geneigt sei, einer die Städte Aachen und Düren nicht berührenden Linie ihre Genehmigung zu ertheilen.

In Aachen bildete sich eine zweite Gesellschaft als preußisch-rheinische Gesellschaft. Programm derselben vom 28. März und Annahme der Statuten am 5. April 1836. Gemeinschaftliche constituirende Generalversammlung am 9. Juni 1837. Bestätigung der in jener beschlossenen Statuten und Ertheilung der Concession am 21. August dess. J. Erste regelmäßige Generalversammlung 11. Mai 1838. Beginn des Baues in demselben Jahre unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Pickel**. Eröffnung von Cöln bis Müngersdorf am 2. August 1839, bis Lövenich im Juli 1840, bis Aachen am 1. Septbr. (für den Verkehr 6. Septbr.) 1841, bis zur belgischen Grenze am 15. October 1843. Am 23. Novbr. 1856 wurde das zweite Geleise vollendet.

B) Erweiterung des Rheinischen Eisenbahn-Unternehmens.

Bereits am 3. April 1854 bat die Direction um Concession zum Bau einer Eisenbahn von Bonn bis Bingen, die jedoch am 15. Mai dess. J. von dem Ministerium verweigert wurde. In der außerordentlichen Generalversammlung am 14. Decbr. 1855 wurde beschlossen und durch Königliche Cabinetsordre vom 5. März 1856 genehmigt, das Unternehmen der rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft folgendermaßen zu erweitern: 1) durch Uebernahme der Bonn-Cölner und der Cöln-Crefelder Bahn; 2) durch den Bau neuer Bahnen von Rolandseck nach Bingen ($14\frac{1}{2}$ Meilen), von Crefeld nach Nymwegen ($12\frac{1}{4}$ Meilen), von Düren nach Schleiden (7 Meilen), sowie einer Verbindungsbahn durch und um die Stadt Cöln, auch eventuell einer Bahn von Coblenz nach Wetzlar (Lahnbahn, $9\frac{1}{2}$ Meilen), für welche der Staat 4 Procent Zinsen garantiren würde. Die Bahn nach Schleiden soll spätestens 4 Jahre nach Ertheilung der Concession in Angriff genommen und binnen 2 Jahren vollendet werden. Hat die Gesammtbahn in einem Jahre $5\frac{1}{2}$ Procent Reinertrag ergeben, so ist die Gesellschaft auf Anfordern der Staatsregierung verpflichtet, eine feste Brücke über den Rhein bei Coblenz zu bauen. Auch ist die Gesellschaft berechtigt, unter Zustimmung der Staatsregierung die Cöln-Bingener Bahn bis Mainz, resp. Aschaffenburg zu verlängern, resp. das Unternehmen der hessischen Ludwigsbahn (Mainz-Ludwigshafen) mit dem ihrigen zu verschmelzen. — Die Generalversammlung am 19. Mai 1856 beschloß den Bau einer Zweigbahn

von Herbesthal nach Eupen und ermächtigte die Direction zu Unterhandlungen wegen Uebernahme der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Bahn. Die Vereinigung der Cöln-Bonn-Rolandsecker mit der rheinischen Bahn ist in Folge der Allerhöchsten Cabinetsordre vom 24. Nov. 1856 am 1. Jan. 1857 unter den S. 73 fg. erwähnten Bedingungen erfolgt.

Die Uebernahme der Cöln-Crefelder Bahn befindet sich noch im Stadium der Unterhandlung. Der Bau erstreckt sich zur Zeit auf die Verbindungsbahnen durch und um Cöln und auf die Strecke Rolandseck-Bingen. Die Verbindungsbahn um Cöln, sowie die $\frac{9}{10}$ Meile lange Strecke von Rolandseck bis Remagen sind bereits am 21. Jannar 1858, die Strecke von Remagen bis Nettehaus (Neuwied gegenüber) am 17. August 1858, die Strecke von da bis Coblenz am 11. Nov. 1858 in Betrieb gesetzt und der Bau der übrigen vorgenannten Linien wird so eifrig betrieben, daß die Eröffnung der Bahnen von Coblenz bis Bingen sowie durch die Stadt Cöln spätestens Mitte 1860 erfolgen soll.

Die Bauthätigkeit auf den Strecken Düren-Schleiden und Crefeld-Nymwegen beschränkt sich für jetzt noch auf die Vorarbeiten.

4) Anlagecapital.

Dasselbe ist für jetzt noch getrennt zu halten

a) für die älteren Linien, deren Betriebs-Reinerträge als Dividende vertheilt werden;

b) für die neu zu bauenden Linien, auf welchen bis zur Vollendung derselben der stückweise Betrieb noch für Rechnung des Neubaufonds geleitet wird.

1) Anlagecapital der alten rheinischen Eisenbahn Cöln-Herbesthal.

Stammactien I. Emission nach den Statuten . .	3,000,000 Thlr.
Dazu nach dem Beschluß des Administrationsrathes vom 29. März 1838	1,500,000*) „
zusammen 18,000 Stück à 250 Thlr. =	4,500,000 Thlr.

Nach dem Beschlusse der Generalversammlung vom 19. August 1844 (genehmigt 4. Octbr. ej.) wurden 5000 Stück neue Actien unter dem Namen Stamm-Prioritäts-Actien im Betrage von 1,250,000 Thlr. creirt, welche prioritätisch vor den anderen Actien aus dem Er-

*) Hiervon hat die belgische Regierung in Gemäßheit eines am 18. Oct. 1839 geschlossenen Vertrags 1 Mill. Thlr. in 4000 Actien übernommen.

trage **4** Procent Zinsen beziehen, aber übrigens alle Rechte der anderen Actien genießen, jedoch mit Ausschluß des Stimmrechts.

Auf den Wunsch mehrerer Actionaire wurden von den zuletzt erwähnten 5000 Stück Prioritäts-Actien bis jetzt 1029 Stück in Stamm-Actien umgewandelt, um dafür das Stimmrecht zu genießen. Es existiren also zur Zeit 19,029 Stück Stamm-Actien I. Emission im Betrage von **4,757,250** Thlr. und 3971 Stück Stamm-Prioritäts-Actien im Betrage von **992,750** Thlr. Es wurde ferner nach dem Beschlusse der Generalversammlung am 20. Decbr. 1854 (genehmigt am 15. Januar 1855) das Actiencapital um **1** Mill. Thlr. erhöht, um die Bahn (Cöln-Herbesthal) gänzlich zu vollenden, namentlich auch einen übernommenen Beitrag von **250,000** Thlr. zu den Baukosten der stehenden Rheinbrücke bei Cöln zu decken. Auf diese **1** Mill. Thlr. sind bis Ende 1857 nur **50** Procent mit **500,000** Thlr. eingefordert. Summe des Actien-Capitals für Cöln-Herbesthal Ende 1857 **6,250,000** Thlr.

Die Prioritäts-Anleihen für Cöln-Herbesthal betragen **3,750,000** Thlr., nämlich: 1) Anleihe von **2,500,000** Thlr in Prioritäts-Obligationen von **250** Thlr. mit **4** Procent Zinsen und ½ Procent Tilgung von 1846 an (Beschluß der Generalversammlung am 15. Mai und Privilegium vom 12. Octbr. 1840); 2) Anleihe von **1,250,000** Thlr. in Prioritäts-Obligationen von **200** Thlr. mit Garantie des Staats, **3½** Procent Zinsen und ½ Procent Tilgung von 1844 an (Privilegium vom 8. Septbr. 1843). Beide Anleihen kosten mithin jährlich zusammen **162,500** Thlr. Bis zum Schlusse des Jahres 1857 waren bereits **291,950** Thlr. beider Anleihen amortisirt. (Die außer diesen beiden Anleihen für die Bezahlung der Dividende pr. 1847 in Gemäßheit des Beschlusses vom 30. Mai 1848 emittirten **5**procentigen Obligationen à **40** Thlr. im Betrage von **180,000** Thlr. bildeten nur eine schwebende Schuld, die pr. 1. Juli 1856 gekündigt und zurückgezahlt ist.)

2) Anlage-Capital der früheren Bonn-Cölner Eisenbahn-Gesellschaft für die Strecke Cöln-Bonn-Rolandseck.

Das Stammactien-Capital war in dem am 11. Febr. 1841 bestätigten Statute auf **876,000** Thlr. angenommen, wurde indeß durch den am 15. December 1846 genehmigten Statuten-Nachtrag auf **1,051,200** Thlr. in Actien à **100** Thlr. erhöht.

Außerdem wurden nach dem Privilegium vom 9. Septbr. 1848 noch **115,300** Thlr. **5**procentige Prioritäts-Obligationen emittirt. Mit

der Bestätigungsurkunde vom 4. August 1854 zum Bau der Strecke Bonn-Rolandseck erhielt indeß die Gesellschaft ein ferneres Privilegium zur Emission von **750,000** Thlr. **4½** procentiger Prioritäts-Obligationen à **100** Thlr. (zu tilgen mit jährlich ½ Procent) zum Bau der bezeichneten Strecke und um damit die zu kündigenden **115,300** Thaler **5**procentiger Obligationen einzulösen, was geschehen ist.

Es betrug sonach das gesammte Anlagecapital für die älteren Strecken Herbesthal-Cöln-Rolandseck (17½ Meilen) Ende 1857:

Rheinische Stamm- und Prioritäts-Actien	**6,250,000**	Thlr.
„ Prioritäts-Obligationen . .	**3,750,000**	„
Bonn-Cölner Stamm-Actien	**1,051,200**	„
„ „ Anleihe	**750,000**	„
zusammen	**11,801,200**	Thlr.

oder pr. Meile **674,354** Thlr. und es sind zur Verzinsung und Tilgung der **4,500,000** Thlr. Anleihen alljährlich **200,000** Thaler erforderlich.

3) Zur Ausführung der neuen Unternehmungen (excl. Lahnbahn Coblenz-Wetzlar) soll das Grundcapital vorläufig um **24** Mill. Thaler erhöht werden. In der Generalversammlung am 14. Decbr. 1855 wurde die Direction autorisirt, für **7,000,000** Thlr. neue Actien zu emittiren und außerdem die Cöln-Crefelder Actien gegen Rheinische und die Bonn-Cölner gegen **5½**procentige Prioritäts-Stamm-Actien einzutauschen. Die Subscription auf die neuen 28,000 Stück oder **7,000,000** Thlr. Actien fand vom 11.—15. Januar 1856 statt und dieselben wurden vollständig gezeichnet. (Es sind darauf bis Ende 1857 nur **50** Procent oder **3,500,000** Thlr. eingezogen.) Diese neuen Actien nehmen erst vom 1. Januar des auf die Eröffnung der Bahn von Cöln nach Bingen folgenden Jahres an an der Dividende Theil und werden bis dahin mit **5** Procent verzinst. In welcher Weise die weitere, für die neuen Unternehmungen in Aussicht genommene Summe von **17,000,000** Thlr. emittirt werden soll, — ob in Actien oder in Anleihen, — ist zur Zeit noch nicht bestimmt. Einstweilen ist die Direction durch Beschluß der Generalversammlung vom 11. Mai 1858 ermächtigt, den Restbedarf für die concessionirten Erweiterungen des Unternehmens bis zu jener vorgesehenen Höhe nach ihrem Ermessen und zu den ihr angemessen erscheinenden Zeitpunkten successive oder auf einmal durch Ausgabe von Stamm-Actien oder von Prioritäts-Obligationen zu beschaffen und für die zu emittirenden Actien oder Obliga-

tionen die Modalitäten der Emission sowie den Zinsfuß, die Amortisation und alle sonstigen Bedingungen mit der Staatsregierung zu vereinbaren und festzusetzen. Eine neue Anleihe von **5,000,000** Thlr. in **4½**proc. Prioritäts-Obligationen und Apoints von **200** und **100** Thlr. (Tilgung mit ½ Procent von 1864 an) wurde durch Privilegium vom 2. August 1858 bewilligt. (Vorbehalten wird darin eine fernere Anleihe mit gleicher Priorität bis zur Höhe von **3** Mill. Thlr. zur Vollendung der Bahn nach Bingen, sowie der Verbindungsbahn um und durch Cöln.) Die Bahn von Rolandseck nach Bingen ist auf ca. **9½** Mill. Thlr., die Cölner Verbindungsbahn mit einer großen Centralstation auf **2,525,537**, eine große Reparaturwerkstatt auf **311,440** Thlr. veranschlagt, was zusammen gegen **12½** Mill. Thlr. giebt; ferner die Bahn von Cöln nach Nymwegen auf **7** Mill., die von Düren nach Schleiden auf **2¼** Mill.

In der Generalversammlung am 20. Mai 1856 hat die Direction die Ermächtigung erhalten, zum Zweck des Ausbaues und des Betriebes einer Zweigbahn von Herbesthal nach Eupen für die Beschaffung der approximativen Bausumme von **250,000** Thaler und für die erforderliche Vermehrung des Betriebsmaterials der Bahn überhaupt den Betrag von weiteren **250,000** Thlr., also zusammen **500,000** Thlr. in rheinischen Actien zu einer der Direction geeignet scheinenden Zeit zu emittiren, von welcher Ermächtigung indeß bis jetzt kein Gebrauch gemacht ist.

Das ganze concessionirte Anlagecapital beträgt gegenwärtig **24,301,200** Thlr., wovon **14,801,200** Thlr. in Stamm-Actien und **9,500,000** Thlr in Prioritäts-Obligationen Der Gesammtaufwand hat bis Ende 1857 betragen: **15,111,059** Thlr., wovon für Cöln-Herbesthal **10,881,844** Thlr. und für Cöln-Rolandseck **1,984,453** Thlr., für die neuen Linien ca. **2¼** Mill. Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Mit Ausnahme der Staatsgarantie für die **3½**procentige Anleihe (vergl. Abschn. 4) dasselbe wie bei den übrigen preußischen Eisenbahnen.

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Cöln. Die Generalversammlungen finden (und zwar die regelmäßigen im Monat Mai) der Regel nach in Cöln, jedoch von 3 zu 3 Jahren eine regelmäßige in

Aachen statt. Nur die Besitzer von 4 und mehr Actien sind stimmberechtigt. Von 4—40 Actien geben je 4 Actien, von 41—400 Actien aber je 8 Actien eine Stimme, so daß ein Besitzer von 400 und mehr Actien 55 Stimmen hat. (Für die Anzahl Actien, welche Jemand über 400 Stück hinaus besitzt, kann kein Stimmrecht ausgeübt werden.)

Die Gesellschaft wird dem Staate und dem Publicum gegenüber durch einen Administrationsrath von 24 Mitgliedern und 9 Stellvertretern, sowie durch eine Direction von 6 Mitgliedern und 6 Stellvertretern vertreten. An der Spitze der ausführenden Verwaltung steht nach §. 76 der Statuten ein Special-Director als erster Beamter der Gesellschaft, zu dessen Stellvertretung einer oder mehrere Beamte angestellt werden können.

7) **Rentabilität.**

Nach den Statuten sollten die Actien mit **5** Procent verzinst werden, doch wurde am 13. Mai 1844 beschlossen, künftig statt der Zinsen nur Dividenden zu bezahlen. Die Dividende betrug pr. 1844: **1**, 1845: **3**, 1846: **3½**, 1847: **4** Procent, 1848: nichts, 1849: **1**, 1850: **2½**, 1851: **3½**, 1852: **3½**, 1853: **2**, 1854: **5½**, 1855: **6¼**, 1856: **6¼**, 1857: **6** Procent.

(Für 1857 würde die Dividende 7⅓ Proc. haben betragen können, wenn nicht vorübergehend eine außergewöhnlich hohe Dotation des Erneuerungs- und Reservefonds beliebt worden wäre.)

8) **Reservefonds.**

Nach den Statuten wird der zum Reservefonds zu schlagende Theil des Reinertrags jedesmal von der Generalversammlung bestimmt; der Beschluß einer Erhöhung über die Summe von **300,000** Thlr. hinaus bedarf die Genehmigung der Staatsregierung. Ende 1856 schloß der Reservefonds mit einem Deficit von **92,501** Thlr. ab. Am Schlusse des Jahres 1857 waren in Folge einer das Maß des regelmäßigen Bedarfs um etwa **40** Procent übersteigenden, reichlichen Reservation aus den Betriebsüberschüssen pr. 1857 (190,000 Thlr.) im Bestande: a) in dem Fonds für Erneuerung der Bahn und der Betriebsmittel **188,982** Thlr.; b) in dem Fonds für unvorherzusehende Fälle (Reservefonds) **10,000** Thlr., zusammen **198,982** Thlr.

Für jedes der Jahre 1857—1860 hat das Königl. Handelsmi-

nisterium die Zurücklegung einer Summe von **130,000** Thlr. für ausreichend erachtet.

9) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme f. Pers. Thlr.	Einnahme für Güter Thlr.	Einnahme außerd. Thlr.	Einnahme zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
22. Mai bis 31. Dec. 1841	110280	. . . .	62741	9330	315	72387	41128	31259
1842	317766	538616	216149	49945	2463	268557	159916	108641
1843	285929	1379574	216525	108233	1444	326202	162266	163936
1844	374574	2755150	284679	245234	12013	541926	233809	308117
1845	429625	3246668	304456	281674	20217	606347	258925	347422
1846	544288	3809131	357658	316409	15429	689496	368096	321400
1847	514530	6033504	355924	458719	19028	833671	381207	452464
1848	446066	2702322	278323	231636	23817	533776	291682	242094
1849	439678	2996456	301980	260691	16486	579157	262883	316274
1850	459499	3802204	419832	276884	20270	716986	266480	450506
1851	498734	3334702	520691	268905	10742	800338	267221	533117
1852	529487	4497524	477212	354866	16660	848738	308776	539962
1853	537416	5212962	464427	364844	20928	850239	347546	502693
1854	520446	6619497	440717	441799	36364	918880	361250	557630
1855	553297	7502958	478675	505205	27234	1011114	387203	623911
1856	544141	7726640	510203	524613	37185	1072001	407630	664371
1857 *)	625894	7720470	558410	496062	35242	1089714	353142	736572
	945671	237119	198859	20730	3795	223384	83002	140382
Sa.	1571565	7957589	757269	516792	39037	1313098	436144	876954

In Procenten der Brutto-Einnahmen betrugen die Ausgaben: 1842: **59**$\frac{1}{2}$; 1843: **49**$\frac{1}{2}$; 1844: **43**$\frac{1}{7}$; 1845: **42**$\frac{7}{10}$; 1846: **53**$\frac{2}{5}$; 1847: **45**$\frac{7}{10}$; 1848: **54**$\frac{2}{3}$; 1849: **45**$\frac{1}{2}$; 1850: **37**$\frac{1}{6}$; 1851: **33**$\frac{2}{5}$; 1852: **36**$\frac{3}{8}$; 1853: **40**$\frac{7}{8}$; 1854; **39**$\frac{3}{10}$; 1855: **38**$\frac{3}{10}$; 1856: über **38**; 1857: Cöln-Herbesthal: **32**$\frac{2}{5}$, Cöln-Rolandseck **37**$\frac{1}{4}$ und zusammen: **33**$\frac{1}{5}$.

10) Betriebsmaterial.

Die Gesellschaft besaß Ende 1857 auf den in Betrieb befindlichen Strecken Herbesthal-Cöln-Rolandseck:

---

*) Cöln-Herbesthal und Cöln-Rolandseck.

45 Locomotiven*) aus folgenden Fabriken: 6 von Robert **Stephenson** in Newcastle, 8 von Regnier Poncelet in Lüttich, 3 von **John** Cockerill in Seraing, 3 von E. Keßler in Carlsruhe, 13 von A. Borsig in Berlin, 1 von F. Wöhlert in Berlin, 4 von der Carlsruher Maschinenbau=Gesellschaft, 7 von Sharp Brothers & Comp. in Manchester (darunter sind 3 Tender=Maschinen, von welchen zwei als Bergmaschinen den Dienst auf der geneigten Ebene bei Aachen versehen);

32 Tender und zwar 18 vier= und 14 sechsräderige);

114 Personenwagen (6 vier= und 108 sechsräderige);

743 Gepäck= und Güterwagen (3 acht=, 21 sechs=, und 719 vierrädrige), darunter 22 bedeckte Gepäck=, 12 Equipage=, 3 Pferde=, 36 Vieh=wagen, 40 Güterwagen mit Blechkopfwänden, 185 Coulissen=wagen, 430 bedeckte Güterwagen, 12 offene Güterwagen, 3 der=gleichen mit versenkten Bühnen;

91 Erdwagen.

Die Gesammtzahl der Wagen beträgt sonach 948 Stück. Außer=dem coursiren auf der Strecke Cöln=Herbesthal 7 Postwagen (5 sechs= und 2 vierräderige), von welchen der Königlichen Postverwaltung die Obergestelle zweier Wagen, die übrigen Theile aber der rheinischen Eisenbahngesellschaft gehören.

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

108. **Rhein-Nahe-Eisenbahn** (Bingen=Creuznach=Neunkirchen; Privatbahn unter Staatsverwaltung).

1) **Länge und Bahnlinie.**

Die Bahn soll von **Bingen** (Bingerbrück) im Thale der Nahe hinauf über Creuznach, Sobernheim, Kirn, Oberstein, St. Wendel und Ottweiler laufen und bei **Neunkirchen** in die Saarbrücker Eisenbahn einmünden. Sie durchschneidet also preußi=

*) Die 4 ältesten, 3 von Longridge und Comp. und 1 von Dobbs und Poensgen in Aachen, sind außer Dienst und hier nicht mitgerechnet.

sches, hessen-homburgisches und oldenburgisches Gebiet. Länge derselben: **16** Meilen, wovon **2** Meilen (von Bingerbrück bis Creuznach) eröffnet sind.

2) Beschreibung der Bahn.

Größte Steigung **1:100**; kleinster Krümmungshalbmesser **150** R. Das größte Bauwerk der Bahn ist ein Tunnel von **100** R. Länge; außerdem kommen noch 14 kleinere Tunnels vor. Sämmtliche Tunnels sind **959** R. lang. Die Zahl der größern Brücken ist 49.

3) Geschichte.

Die preußische Regierung hat die Anlegung der Eisenbahn durch Cabinets-Ordre vom 26. März 1856 genehmigt, die Bildung einer Actien-Gesellschaft gestattet und den Statuten vorläufige Zustimmung ertheilt. Bau und Betrieb der Bahn übernahm der Staat in Gemäßheit eines am 18. Juni dess. J. abgeschlossenen Vertrags. Die definitive Concession wurde am 4. Septbr. 1856 ertheilt; an demselben Tage wurde die Einsetzung einer königlichen Direction angeordnet. Erste Generalversammlung am 6. Novbr. 1856. Vertrag zwischen Preußen und Hessen-Homburg 7. Juni 1857 (auf homburgischem Gebiete wird eine Anhaltestelle bei Staudernheim angelegt); desgl. zwischen Preußen und Oldenburg 1. April 1857 (auf oldenburgischem Gebiete läuft die Bahn über Oberstein, Kronweiler, Nohen, Hoppstädten, Neubrücker Mühle, Nohfelden, Wallhausen; vorbehalten ist eine Zweigbahn nach Birkenfeld, für welche die oldenburgische Regierung **3½** Procent Zinsen garantiren würde, deren Bau aber von der freien Entschließung der Gesellschaft abhängt). Der Bau wird seit 1856 schwunghaft betrieben; bereits am 15. Juli 1858 wurde die **2** Meilen lange Strecke von Bingerbrück über Langen-Lonsheim bis Creuznach dem Betriebe übergeben; im Herbst 1859 aber soll die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung eröffnet werden.

4) Anlagecapital.

Actiencapital: **9** Mill. Thlr. oder **15¾** Mill. Fl. in Actien zu **200** Thlr. (Davon sind für diejenigen Personen, welche in Folge der von den Localcomité's der Rhein-Saar-Eisenbahn erlassenen Aufforderungen freiwillige Beiträge zu den Kosten der Vorarbeiten eingezahlt haben, **3** Mill. Thlr. vorbehalten worden; **6** Mill. Thlr. haben

die Bankhäuser Gebr. **Bethmann, Joh. Goll** und Söhne und **Grunelius** u. Comp. zu Frankfurt a. M. fest übernommen, wovon jedoch die Uebernehmer **1** Mill. Thlr. zur öffentlichen Subscription in Berlin bei Gebr. **Schickler** bestimmt haben. Anmeldungen auf jene **3** Mill. wurden vom 7. bis 12. Juli 1856 in Creuznach angenommen; die Subscription in Berlin fand am 26. und 27. Juni dess. J. statt, wobei aber statt **1** Mill. **60½** Mill. Thlr. gezeichnet wurden. Während der Bauzeit werden **4** Procent Zinsen gezahlt.) Eine Prioritäts=Anleihe von **2** Mill. Thlr. ist im Statute vorbehalten. Nach einem neuern revidirten Kostenanschlage wird die Bahn **13,650,650** Thlr. und bei einer dem zu erwartenden Verkehr entsprechenden Ausrüstung **14,928,250** Thlr. kosten, wozu die königliche Eisenbahnverwaltung **1,177,600**, resp. **1,988,000** Thlr. beitragen würde. Bis 1. Juni 1858 sind verwendet **3,603,064** Thlr.

5) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihr Domicil in Creuznach. Hier findet im 2. Quartale jedes Jahres eine ordentliche Generalversammlung statt, in welcher von **5—50** Actien je **5** Actien, von **51—500** Actien je **10** Actien eine Stimme geben, Niemand aber mehr als 55 Stimmen führen kann. Bei einer Generalversammlung über die Auflösung der Gesellschaft hat jede Actie eine Stimme; zu einem Beschlusse ist aber dann eine Mehrheit von drei Viertheilen erforderlich. — Der Verwaltungsausschuß besteht aus 7 Mitgliedern.

6) Rentabilität.

Die Rentabilität ist zu $7\frac{9}{10}$ Proc. veranschlagt (Einnahme **948,750** Thlr., Betriebskosten **237,840** Thlr.; letztere sind wohl zu niedrig angenommen). Dabei ist jedoch vorausgesetzt, daß die Anlagekosten **9** Mill. Thlr. nicht übersteigen, was nach dem Obigen allerdings der Fall sein wird.

7) Reservefonds.

Dieser erhält in den ersten 5 Jahren nach der Eröffnung einen jährlichen Zuschuß von **60,000** Thlr.; später beträgt derselbe höchstens **1** Proc. des Anlagecapitals. Diese Bestimmung hört auf, wenn der Reservefonds eine Höhe von einer Mill. Thlr. erreicht hat.

8) **Betriebsmaterial.**

Bestellt sind für die Strecke Bingen-Creuznach 5 Locomotiven, 16 Personen-, 3 Gepäck- und 55 Güterwagen. (Nach dem reducirten Kostenanschlage sind im Ganzen 22 Locomotiven, 45 Personen-, 8 Gepäck- und 190 Güterwagen angenommen.)

9) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

*109. Rhön-Eisenbahn.

Dieser Name bezeichnet die projectirte Zweigbahn der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn (s. diese) von Bebra bis Schweinfurt. Länge derselben: **22** Meilen, nämlich **10** in Hessen und **12** in Bayern. Bayern hat seine Genehmigung dem Vernehmen nach in einem mit Kurhessen abgeschlossenen Vertrage, jedoch unter der Voraussetzung ertheilt, daß die Bahn von Schweinfurt über Kissingen, Bocklet, Neustadt, Bischofsheim und Gersfeld bis an die Grenze gegen Fulda geführt, der Bau aber längstens 18 Monate nach Auswechselung der Ratificationen des Vertrags mit Kurhessen begonnen und binnen 5 Jahren vollendet werde. Da jedoch die hessischen Stände sich über Bewilligung einer Zinsgarantie von **4½** Proc. für das auf **3** Mill. Thlr. berechnete Baucapital der hessischen Strecke nicht einigen konnten, indem die zweite Kammer dieselbe genehmigte, die erste Kammer aber wiederholt (zuletzt am 30. Octbr. 1857) ablehnte und die Regierung um eine anderweitige Vorlage in Betreff einer Bahn von Bebra über Fulda nach Hanau ersuchte, mit welcher eine Bahn von Fulda nach Schweinfurt in Verbindung zu setzen wäre, so unterblieb die Ausführung der in Rede stehenden Bahn. Demgemäß erklärte die bayerische Regierung ihre Verpflichtung, die Bahn bis Schweinfurt zu führen, für erloschen *), und knüpfte Unterhandlungen mit Sachsen-Meiningen wegen einer Bahn von Meiningen nach Schweinfurt an, die dem Vernehmen nach zu einem Vertrage geführt haben. Diese Bahn würde eine Länge von ca. **10** Meilen (wovon 8 in Bayern) haben, die Werrabahn mit der bayerischen Staatsbahn (Ludwigs-Westbahn) verbinden und gleichfalls Kissingen, Bocklet und Neustadt berühren, von Neustadt aber über Melrichstadt nach Meiningen führen.

*) Im März 1858 verbreitete sich die Nachricht, daß neuerdings Unterhandlungen zwischen Bayern und Hessen stattgefunden und zu einer Vereinbarung geführt hätten.

* 110. Ruhr-Eisenbahn.

Project. Die Bahn soll von der Ruhr-Sieg-Bahn ausgehen und über Iserlohn, Arnsberg, Meschede, Brilon (von wo eine Zweigbahn nach Soest abgehen würde) und Arolsen nach **Cassel** oder **Marburg** führen. Länge: ca. **20** Meilen.

---

111. Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbach
(Privatbahn unter Staatsverwaltung).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **11,188** preuß. Ruthen oder **5⅔** d. Meilen. Die Bahn geht auf dem linken Rheinufer von Homberg, **Ruhrort** gegenüber, über Trompet, Uerdingen, Crefeld, Anrath, Viersen nach **Gladbach** und mündet hier in die Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn, mit welcher sie unter einer Verwaltung vereinigt ist.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur einfaches Geleise, der Unterbau ist jedoch für zwei Geleise ausgeführt. Von Homberg bis Gladbach sind **4256** R. horizontal, **4373** Ruthen steigend (um 123 Fuß) und **2558¾** Ruthen fallend (um 59 Fuß), so daß das Ende der Bahn um **64** Fuß höher liegt, als der Anfang bei Homberg. Die größte Steigung ist **1** auf **240**; unweit des Rheins, also im Anfange der Bahn, kommt eine **28⅓** Ruthen lange schiefe Ebene mit der Steigung **1** auf **10** vor, die nur noch ausnahmsweise mit Hülfe von Locomotivkraft und Drahtseilen zum Transport von Güterwagen benutzt wird; gewöhnlich wird derselbe mittelst einer Dampffähre und hydraulischer Hebewerke bewirkt. Die geraden Bahnstrecken betragen **9133**, die Curven **2055** Ruthen (Halbmesser 250 bis 1000 Ruthen). Die Schienen sind breitbasig, wiegen pr. Fuß 21½ Pfd. (die neuern jedoch 24⅘ Pfd.) und liegen auf eichenen Querschwellen von **8** Fuß Länge, **11** Zoll Breite und **5½** Zoll Höhe. Die Bahn hat nur eine größere Brücke über den Neersfluß mit 5 Oeffnungen, außerdem 55 kleinere Brücken.

3) Geschichte.

Vorbereitende Versammlung in Crefeld 13. Febr. 1844. Conferenzen daselbst am 26. und 27. Febr. deff. J. Constituirende Ge-

neralversammlung 13.—15. März deſſ. J. Vorläufige Conceſſion am 15. Sept. 1845, laut Reſcript vom 2. Octbr. deſſ. J. Statut vom 26. Sept. 1846, beſtätigt 8. Jan. 1847. Am 5. Octbr. 1849 wurde die Strecke von Homberg bis Vierſen, 4½ Meilen lang, am 15. Octbr. 1851 die letzte Strecke von Vierſen bis Gladbach eröffnet. Die zum Uebergang über den Rhein und zum Anſchluß an die Cöln=Mindner Bahn dienende ſogenannte Trajectanſtalt (eine Dampffähre) bei Ruhrort wurde am 12. Novbr. 1852, die neuen hydrauliſchen Hebethürme am 1. Mai 1856 dem Betrieb übergeben. In Gemäßheit des am 26. Septbr. 1849 abgeſchloſſenen Vertrags hat der Staat im März 1850 die Verwaltung der Bahn auf immer übernommen.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **1,500,000** Thlr. in Actien à **100** Thlr. (Das in den Statuten beſtimmte vorläufige Actiencapital von 1,200,000 Thlr. wurde nach definitiver Feſtſtellung des Bauplans in Gemäßheit einer desfallſigen ſtatutariſchen Ermächtigung um 300,000 Thlr. erhöht.)

2) Prioritäts=Anleihen: **2,012,000** Thlr., nämlich:

a) **612,000** Thlr. erſter Emiſſion zu 4½ Proc. in Apoints zu **200** Thlr., nach dem Privilegium vom 16. Nov. 1850;

b) **550,000** Thlr. zweiter Emiſſion zu **4** Proc. in Apoints zu **200** Thlr., nach dem Privilegium vom 29. Aug. 1853;

c) **850,000** Thlr. dritter Emiſſion zu **4½** Proc. in Obligationen à **100** Thlr. nach dem Privilegium vom 7. April 1856. (Ende 1857 waren von dieſer Anleihe nur **36,900** Thlr. realiſirt.)

Zur allmäligen Tilgung jeder dieſer Anleihen dient mindeſtens ½ Procent des Capitalbetrags (bei der erſten von 1853, bei der zweiten von 1856, bei der dritten von 1858 an).

Das ganze Anlagecapital beträgt alſo **3,512,000** Thlr. oder pr. Meile **617,800** Thlr.

Verausgabt waren 1857: **3,214,864** Thlr. oder pr. Meile **566,128** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate und Verfaſſung.

Seit dem Monat März 1850 iſt in Gemäßheit des Vertrags vom 26. Sept. 1849 die Verwaltung und der Betrieb der Bahn für immer dem Staate überlaſſen worden, welcher dafür eine Zinsgarantie von 3½ Procent für das Actiencapital übernommen hat. Wenn der Rein=

ertrag mehr als 3½ Procent des Actiencapitals beträgt, so fällt von diesem Ueberschusse bis zum Betrage von 5 Procent einschließlich ein Viertel, von dem Ueberschusse über 5 Procent die Hälfte dem Staate zu, um nach seinem Ermessen zur Deckung etwaiger Zinszuschüsse oder zur Erwerbung von Actien (nach dem Tagescurse oder im Wege der Ausloosung nach dem Nennwerthe) zu dienen. — Die Bahn wird gemeinschaftlich mit der Aachen-Düsseldorfer Eisenbahn durch die Königliche Direction der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn in Aachen verwaltet. Um aber der Gesellschaft eine Mitwirkung bei der Ausführung des Baues und der Leitung der Verwaltung zu gewähren, besteht eine von der Generalversammlung gewählte Deputation von 5 Mitgliedern und 5 Stellvertretern, welche die Rechte und Interessen der Gesellschaft, insbesondere der königl. Eisenbahn-Direction gegenüber, wahrzunehmen hat. Von dem Vorsitzenden der Deputation wird jährlich im August die Generalversammlung berufen. In derselben sind nur die Besitzer von 5 oder mehr Actien stimmberechtigt; auf 10 Actien kommen 2 Stimmen, darüber hinaus bis zu 50 Actien auf je 10 Actien eine Stimme; von 51—500 Actien kommt auf je 25 Actien eine Stimme; auf 500 oder mehr Actien kommen 24 Stimmen. — Das Domicil der Gesellschaft ist Crefeld; hier finden daher die Generalversammlungen statt.

6) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			f. Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1850	163117	510836	31853	16980	1577	50411	57862	. . .
1851	173533	835764	33333	23658	3579	60570	47228	13342
1852	232886	1584356	49469	41907	9909	101286	70912	30373
1853	311396	2399429	68606	83080	8463	160149	122378	37771
1854	362062	3314188	77544	119557	11217	208319	139413	68906
1855	399523	4149867½	77609	163458	15817	256911	154100	102811
1856	526190	4460196	86741	208076	24002	318819	183940	134879
1857	675566	5030431	105596	249503	26113	381212	179625	201587

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1850: 114¾, 1851: 78, 1852: 70, 1853: 76⅖, 1854: fast 67, 1855: 58⅚, 1856: 57¾, 1857: 47⅛ Proc.

Von den transportirten Personen benutzten nur die Dampffähre 1853: 2308, 1854: 3119, 1855: 8843, 1856: 10,653, 1857: 17,423.

7) **Rentabilität.**

Wie bereits bemerkt, hat der Staat in Gemäßheit der Cabinetsordre vom 28. Februar 1850 $3\frac{1}{2}$ Procent jährliche Zinsen garantirt, die halbjährlich am 2. Januar und 1. Juli gezahlt werden. Die über $3\frac{1}{2}$ Procent aufkommende etwaige Dividende wird nach Legung der jährlichen Betriebsrechnung gezahlt. Lange wollte sich eine solche Dividende nicht ergeben, da selbst die Zahlung der $3\frac{1}{2}$ Procent Zinsen nur durch beträchtliche Zuschüsse des Staats (1850 bis 1852 jährlich 47,754; 1853: 48,079½; 1854: 42,314; 1855: 27,625 Thlr.) ermöglicht wurde. Im J. 1856 bedurfte die Bahn zum ersten Male keines Staatszuschusses mehr, sondern brachte die $3\frac{1}{2}$ Procent Zinsen aus eignen Mitteln auf, und für 1857 konnte zum ersten Male eine Superdividende von $1\frac{1}{4}$ Proc. gezahlt werden.

8) **Reservefonds.**

Nach den Statuten soll jährlich aus dem Ertrage des Unternehmens 1 Procent des Anlagecapitals behufs der Bildung eines Reservefonds so lange, bis dieser die Summe von 200,000 Thlr. erreicht hat, vorweggenommen werden. Ende 1856 war (einschließlich des Beitrages von 26,620 Thlr. für das gedachte Jahr) nur ein Bestand von 359 Thlr. vorhanden. Im J. 1857 trat eine Veränderung ein (s. Aachen-Düsseldorf). Ende 1857 war nach Deckung aller aus dem Reserve- und dem neu errichteten Erneuerungsfonds zu bestreitenden Ausgaben kein Bestand vorhanden.

9) **Betriebsmaterial.**

Dasselbe ist gemeinschaftliches Eigenthum der Aachen-Düsseldorfer (s. diese) und Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Bahn und gehört ersterer zu $\frac{2}{3}$ und letzterer zu $\frac{1}{3}$.

10) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

Ruhr-Sieg-Bahn, siehe **Bergisch-Märkische Eisenbahn.**

*112. Saalbahn.

Project. Die Bahn soll von der Sonneberger Zweigbahn der Werra-Eisenbahn bei Köppelsdorf ausgehen, von da über Gräfenthal nach **Saalfeld**, dann entweder über Rudolstadt und Remda bis **Weimar** oder von Saalfeld über Pößneck, Neustadt a. d. Orla und Weida nach **Gera** laufen, also jedenfalls die Werra- und die thüringische Eisenbahn verbinden. Indessen bietet die Bahn zwischen Sonneberg und Saalfeld so große Schwierigkeiten dar, daß sie als aufgegeben zu betrachten sein dürfte. Neuerdings ist hauptsächlich eine Bahn von Gera nach Saalfeld (Saal-Orla-Bahn) ins Auge gefaßt. Eine andere projectirte Bahn von Gößnitz über Schmölln, Ronneburg, Gera, Jena nach **Weimar** zur Verbindung der sächsisch-bayerischen und thüringischen Eisenbahn bietet nach den ausgeführten Vorarbeiten gleichfalls so große Terrainschwierigkeiten dar, daß sie in der nächsten Zukunft nicht zur Ausführung kommen dürfte. Eine Abkürzung des Wegs von Dresden nach Weimar, resp. Frankfurt a. M. würde wenigstens wegen der bedeutenden Krümmungen dadurch nicht erreicht werden.

---

113. Saarbrücker Staatseisenbahn.

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **5¾** Meilen. Davon kommen **4¼** Meilen auf die Hauptbahn von der französischen Grenze bei **Forbach** über Saarbrücken, St. Johann, Duttweiler, Sulzbach, Friedrichsthal, Neunkirchen bis zur bayerischen Grenze bei **Mittel-Bexbach**, welche die Paris-Straßburger Eisenbahn, oder vielmehr die Zweigbahn derselben von Frouard über Metz und St. Avold nach Forbach, mit der pfälzischen Ludwigsbahn in unmittelbare Verbindung setzt. Der Rest kommt auf zwei für den Kohlentransport bestimmte Zweigbahnen: von Malstadt bis zur Steinkohlengrube „von der Heydt" und von Neunkirchen bis zur Heinitzgrube. Außerdem werden noch die Gruben Duttweiler, Sulzbach, Attenwald und Reden berührt. Der Betrieb erstreckt sich auch auf die in Frankreich belegene Strecke von der preußischen Grenze bis Forbach, ⅗ Meile*), zusammen also auf **6⅜** Meilen.

*) *Dieselbe ist für* 12,010⅔ Thlr. in Pacht genommen.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Hauptbahn hat doppeltes Geleise. Die Schienen wiegen pr. Fuß 22 Pfd. und liegen auf Querschwellen von Eichenholz. Von der Hauptbahn sind **1390** Ruthen horizontal, **4225** Ruthen steigend, **2773** R. fallend; das Steigen beträgt im Ganzen **370**, das Fallen **223** Fuß. Das Maximum der Steigung ist **1** auf **100**. Das bedeutendste Bauwerk ist die Brücke über die Saar, **50** Fuß über dem Wasserspiegel hoch und **480** Fuß lang, mit 8 Bogen von je **50** Fuß lichter Weite. Außerdem kommen 2 Tunnels von **127** und **42** Ruthen Länge, 8 kleinere Brücken und 93 Durchlässe vor. Die Dämme sind bis 85 Fuß hoch.

3) Geschichte.

Im Jahre 1847 wurde der Bau dieser Eisenbahn auf Staatskosten beschlossen, durch Cabinetsordre vom 28. Nov. deff. J. angeordnet und im Jahre 1848 begonnen. Im Nov. 1849 nahmen die preußischen Kammern ein Gesetz an, das die Regierung ermächtigte, den Bau der Bahn für Rechnung des Staats vollenden zu lassen. Am 15. Oct. 1850 wurde die erste Strecke eröffnet, von Bexbach bis Neunkirchen, nebst den Kohlenzweigbahnen zu den Gruben Heinitz und Reden; der übrige Theil der Bahn bis zur französischen Grenze erst am 15. Nov. 1852. So lange die Bahn nur partiell eröffnet war, wurde der Betrieb in Gemäßheit eines am 8. und 9. Novbr. 1849 zu Homburg abgeschlossenen Vertrags von der Direction der pfälzischen Ludwigsbahn besorgt, welche dafür die Hälfte der Brutto-Einnahme erhielt.

4) Anlagecapital.

Bis Ende 1857 sind **3,649,867** Thlr. oder pr. Meile **632,665** Thlr. verwandt worden.

5) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

12 Locomotiven (9 von Borsig, 3 von Wöhlert in Berlin);
25 Personenwagen;
441 Lastwagen.

6) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			f. Pers.	für Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1851	19857	2359447	1428	45322	...	46750	...	23375
1852	38925	3056383	4271	33890	...	38161	11951	26910
1853	121375	8282650	35382½	111454	5240	152077	90374	61702
1854	149334	12932624	42426	180161	8929	231516	119028	112488
1855	175710	18717471	49000	266928	25898	341826	197208	144618
1856	263966	21348978	52876	354449	34015	441340	206838	234502
1857	346412	28056632	63542	449702	50171	563415	249922	313493

Nach Procenten der Einnahme betrug die Ausgabe 1852: **$31\frac{1}{5}$**, 1853: **$59\frac{2}{5}$**, 1854: **$51\frac{2}{5}$**, 1855: **$57\frac{7}{10}$**, 1856: **$46\frac{7}{8}$**, 1857: **$44\frac{1}{3}$** Procent.

Das Anlagecapital verzinste sich 1853: mit **$2\frac{1}{10}$**, 1854: mit **$3\frac{3}{5}$**, 1855: mit **$4\frac{1}{2}$**, 1856: mit **$6\frac{1}{2}$**, 1857: mit **$8\frac{3}{5}$** Proc.

---

114. Saarbrücken-Trier-Luxemburger Eisenbahn (Staatsbahn).

Nach den Beschlüssen der preuß. Kammern am 19. und 24. April 1856 und dem Gesetze vom 7. Mai 1855 wird auf Staatskosten eine Bahn von Saarbrücken nach Trier und der Luxemburgischen Grenze gebaut. Dieselbe geht auf dem rechten Saarufer über Saarlouis, Dillingen, Merzig, Mettlach, Saarburg, Conz, zwischen Conz und Igel über die Mosel, und von Igel einerseits nach Trier, andrerseits nach der Luxemburgischen Grenze (bei Wasserbillig). Stationen werden bei Fraulautern (Saarlouis), Merzig, Beurich (Saarburg) und Conz; Haltestellen bei Beckingen, Mettlach und Wildingen angelegt. Die Länge der Bahn beträgt ca. **12 M.**, der erste Kostenanschlag **5,600,000** Thaler (Ende 1857 waren davon **1,902,000** Thlr. verwandt); diese Summe wird sich aber auf **8 Mill.** Thlr. steigern. Das größte Bauwerk ist ein 3500 Fuß langer Tunnel. Am 16. Decbr. 1858 wurde die Strecke von Saarbrücken bis Merzig (**5 M.**) eröffnet.

115. Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

A. Sächsisch-Bayerische Eisenbahn.

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: über **23** Meilen. Die Bahn zerfällt 1) in eine Hauptbahn von **Leipzig** nach der **bayerischen Grenze** bei **Hof**, **20**$\frac{7}{8}$ M. lang, und eine Zweigbahn von Werdau nach **Zwickau**, **1**$\frac{3}{10}$ Meile lang. Die erstere geht von **Leipzig** über Gaschwitz, Böhlen (bei Rötha), Kieritzsch, Breitingen, Altenburg, Gößnitz, Crimmitschau, Werdau, Neumark, Reichenbach, Mylau, Netschkau, Herlasgrün, Jocketa, Plauen, Mehltheuer, Schönberg, Reuth und erreicht die bayerische Grenze zwischen dem sächsischen Dorfe Gutenfürst und dem bayerischen Dorfe Föhrig. Außer dem königlich sächsischen Gebiete durchläuft sie sachsen-altenburgisches, sowie auf kurze Strecken reuß-greizisches und reuß-schleizisches Gebiet. Hierzu kommt 2) eine über $\frac{2}{3}$ M. lange Verbindungsbahn zwischen den Leipziger Bahnhöfen, welche aber hauptsächlich für Gütertransport dient. Der Betrieb erstreckt sich auch auf die anstoßende bayerische Strecke bis **Hof**, **1**$\frac{1}{2}$ M. lang, welche pachtweise benutzt wird, zusammen auf **24**$\frac{3}{5}$ Meilen.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat auf der ganzen Hauptbahn doppeltes Geleis. Die Schienen sind Vignoles-Schienen, zum größten Theil 20 engl. Pfund pr. Fuß schwer (die ursprünglich zwischen Leipzig und Crimmitschau für das erste Geleis angewendeten leichteren Schienen, pr. Fuß 15 Pfund schwer, haben sich nicht bewährt und sind daher ausgewechselt worden), auf Querschwellen von Eichen- und Kiefernholz, die mit Kupfervitriol präparirt sind.

Von der ganzen Bahnlänge sind etwa **25** Procent horizontal, **59** Procent steigend, **16** Procent fallend. Die Steigung beträgt im Ganzen **1197** Ellen, der Fall **387** Ellen; der Endpunkt an der Grenze liegt **762**$\frac{1}{2}$, der höchste Punkt (unweit Reuth) **812**$\frac{1}{2}$ Ellen über dem Anfangspunkte bei Leipzig. Die größte Steigung beträgt **1** auf **100**, die durchschnittliche für die steigenden Strecken **1** auf **143**, für die fallenden **1** auf **118**.

Die Länge der geraden Linien kommt der der Curven ungefähr gleich; der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt **450** Ellen, die längste gerade Linie **11,082** Ellen oder nicht ganz **1** Meile.

Die Erd- und Kunstarbeiten sind sehr bedeutend. Unter den letztern stehen obenan: 1) der Viaduct über das Göltzschthal bei Netschkau, zwischen Reichenbach und Plauen, **1013** Ellen lang und an der höchsten Stelle **137$\frac{1}{3}$** Ellen hoch, wohl der höchste in Europa vorkommende Eisenbahnviaduct; derselbe enthält zwei Abtheilungen, von denen die erste aus einer einfachen Bogenstellung von 12 Oeffnungen besteht, die zweite aus 27 Bogenöffnungen in 4 Etagen, und wurde begonnen 31. Mai 1846, eröffnet 15. Juli 1851; 2) der Viaduct über das Elsterthal bei Jocketa, ebenfalls zwischen Reichenbach und Plauen, **492** Ellen lang und **120$\frac{1}{3}$** Ellen hoch. Außerdem kommen noch vor: 7 größere Viaducte, bis zu **40** Ellen Höhe, und **14** größere Brücken (worunter 6 über die Pleiße, von denen die beiden bei Connewitz unweit Leipzig **390** und **270** Ell. lang sind); 66 kleinere Brücken, 736 Durchlässe. Die Dämme sind bis **63** preuß. Fuß hoch, die Einschnitte bis **43** Fuß tief.

3) Geschichte.

Schon im Jahre 1836 traten in Leipzig und Altenburg vorbereitende Comités zusammen, welche am 24. April 1841 eine Einladung zur Actienzeichnung erließen, nachdem am 14. Jan. dess. J. zu München ein Staatsvertrag zwischen Sachsen und Bayern über die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Leipzig und Nürnberg abgeschlossen worden war. Am 3. Mai dess. J. wurde in Leipzig und Altenburg das der Privatbetheiligung überlassene Actiencapital von **4,500,000** Thlr. subscribirt, außer welchem die Staatsregierungen von Sachsen und Sachsen-Altenburg sich mit **1,500,000** Thlr. oder dem vierten Theile des Anlagecapitals betheiligten. Am 22. Juni 1841 fand die erste Generalversammlung zu Leipzig statt; am 25. Juni dess. J. trat das Directorium in Thätigkeit und am 1. Juli dess. J. begannen die Erdarbeiten bei Leipzig und Altenburg. Als Ober-Ingenieur fungirte bis 1844 der Erbauer der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, Major **Kunz**, von da an Hauptmann **Wilke**. In der zweiten Generalversammlung am 14. December 1841 wurden die Statuten angenommen und von der Regierung am 22. Juni 1842 bestätigt. Im Jahre 1845 stellte sich heraus, daß das angenommene Anlagecapital von **6** Mill. Thlr. keines-

wegs ausreiche, vielmehr um etwa **4½** Mill. Thlr. überschritten werden würde. Die Deckung des Mehrbedarfs, welcher der Sicherheit halber zu **5** Mill. Thlr. angenommen wurde, sollte zu zwei Dritteln durch eine Anleihe, zu einem Drittel durch einen Zuschuß der Staatsregierung beschafft werden. Die projectirte Anleihe kam jedoch nicht zu Stande, weshalb die außerordentliche Generalversammlung am 3. Decbr. 1846 die Abtretung der Bahn an den Staat unter der Bedingung beschloß, daß derselbe für die Actien entweder auf 8 Jahre von Michaelis 1847 ab **4** Procent Zinsen, nach Ablauf dieser Frist aber **3**proc. Staatspapiere, oder sofort **3½**procentige Staatspapiere gebe. Der Fiscus wählte die erstere Modalität und am 1. April 1847 wurde die Bahn vom Staate übernommen. Später hat auch die sachsen-altenburgische Regierung ihren Antheil an die königl. sächsische abgetreten.

Die Eröffnung der Bahn erfolgte in folgenden Abschnitten:

1) am 19. Septbr. 1842 von Leipzig bis Altenburg;
2) am 15. März 1844 von Altenburg bis Crimmitschau;
3) am 6. Septbr. 1845 von Crimmitschau bis Werdau und von Werdau bis Zwickau;
4) am 31. Mai 1846 von Werdau bis Reichenbach;
5) am 20. Novbr. 1848 von Plauen bis Hof;
6) am 15. Juli 1851 von Reichenbach bis Plauen;
7) am 20. „ „ die Leipziger Verbindungsbahn.

Im Jahre 1853 wurde das zweite Geleis auf dem größten Theile der Bahn vollendet.

4) Anlagecapital.

Der Gesammtbedarf ist im Decrete vom 6. März 1849 zu **13,991,912½** Thlr. angegeben, wovon bis Ende 1851: **13,473,505** Thlr. verwendet waren. Hierbei sind die Kosten für die Leipziger Verbindungsbahn (veranschlagt auf 161,000 Thlr.) nicht inbegriffen. Ende 1855 waren verwendet **14,498,185** Thlr.; außerdem aus den Betriebserträgen **749,018** Thlr., also zusammen **15,247,204** Thlr. Anlagekosten bis Ende 1857: **14,914,221** Thaler oder pr. Meile **645,637** Thaler.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme für Personen Thlr.	Einnahme für Güter Thlr.	Einnahme außerdem Thlr.	Einnahme zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1842	43622	18120	22858	2759	. . .	25618	20605	5013
1843	165373	299456	87684	36726	298	124708	92377	32331
1844	217227	432566	116634	61161	2201	179996	96376	83620
1845	228080	627227	131769	80692	2751	215105	126888	88217
1846	304808	1375709	183577	167386	4734	355697	140856	214841
1847	328678	2326242	194441	270001	7150	471593	190796	280797
1848	325454	2374968	184742	273247	18567	476556	235182	241374
1849	391090	2889367	220956	326354	43435	590744	257701	333043
1850	425519	3665380	261272	409602	25701	696576	276497	420079
1851	451058	4858685	286464	623624	31349	941436½	335509	605927
1852	473336	6760399	327075	891477½	34716	1253269	436282	816987
1853	493138	7389862	341126	857119	32028	1230273	461080	769193
1854	574553	9990336	360112	1112843½	49740	1522695	557920½	964774½
1855	602698	11781686	356978	1224970	54878	1636825	740089½	896735½
1856	747279	12841135	421414	1359061	40570	1821045	680530	1140515
1857	873036	14262719	465307½	1561666	47913	2074887	857823*)	1217064

Nach Procenten der Brutto=Einnahme betrug die Betriebs=Ausgabe 1842: **80⅖**, 1843: **71 3/10**, 1844: **49⅗**, 1845: **58 9/10**, 1846: **39⅔**, 1847: **40½**, 1848: **49⅓**, 1849: **43⅗**, 1850: **39 7/10**, 1851: **35⅗**, 1852: **34⅘**, 1853: **37½**, 1854: **36⅔**, 1855: **45⅕**, 1856: **37⅜**, 1857: über **41⅓** Procent.

Das Anlagecapital hat sich verzinst: 1853 mit **5½**, 1854 mit **6⅔**, 1855 mit etwas über **6**, 1856 mit **7⅔**, 1857 mit **8⅙** Procent.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

53 Locomotiven (worunter 6 von Stephenson in Newcastle, 30 von Hartmann in Chemnitz, 12 von Borsig in Berlin, 3 von Wöhlert in Berlin, 2 von Keßler in Carlsruhe ;

35 Tender;

*) excl. 133,974 Thlr. für den Erneuerungsfonds, 108,674 Thlr. zur Vervollständigung der Bahnanlagen und 20,355 Thlr. Zins für die erpachtete Bahnstrecke.

103 Personenwagen mit 2964 Plätzen;
1856 Güterwagen für 167,440 Ctr. (excl. 82 Dienstwagen).

7) **Actiencurs**. Siehe Anhang.

B. Sächsisch-Böhmische Eisenbahn.

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **8¾** Meilen. Die Bahn geht von **Dresden** (wo sie mit der Leipzig-Dresdener Eisenbahn in unmittelbarer Verbindung steht) über Reik, Niedersedlitz, Mügeln, Heidenau, Pirna, Pötzscha, Rathen, Königstein, Krippen bei Schandau, Schöna, Niedergrund nach **Bodenbach**, wo sie sich an die k. k. österreich. nördliche Staatsbahn anschließt. Von jener Strecke kommen **1½** Meile auf die in Böhmen liegende, von Oesterreich erbaute, aber unter sächsischer Verwaltung stehende Strecke von Niedergrund bis Bodenbach und fast ½ Meile (5629½ Ellen) auf die Verbindungsbahn in Dresden zwischen dem Leipzig-Dresdener, dem sächsisch-schlesischen und dem sächsisch-böhmischen Bahnhofe. (Die Sachsen gehörige Bahnstrecke mißt 95,466½ Ellen oder 7$\frac{3}{10}$ Meilen.)

2) Beschreibung der Bahn.

Mit Ausnahme einer kurzen Strecke hat die ganze Bahn auf sächsischem Gebiete doppeltes Geleise. Die Schienen sind breitbasige Schienen, welche pr. Fuß 17⅔—18⅔ Pfund wiegen und auf Querschwellen von Eichen- und Kiefernholz ruhen. Die Kronenbreite der Bahn beträgt **14** Ellen.

Die Steigungsverhältnisse der Bahn sind überaus günstig. Fast der dritte Theil oder **33** Procent sind horizontal, **50⅔** Procent steigend und nur **16⅓** Procent fallend. Das Steigen beträgt im Ganzen **59**, das Fallen **19¾** Ellen; der Bahnhof Dresden liegt **20** Ellen, der Endpunkt der sächsischen Strecke **43⅗** Ellen über dem Nullpunkte des Dresdener Elbmessers. Die längste Horizontale ist **4600** Ell. lang. Die stärkste Steigung (1 auf 77) kommt nur auf **478** Ellen

bei der Brückenauffahrt am rechten Elbufer vor. Außerdem liegen **57,437** Ellen in Steigungen von **1** auf **3000** bis **1** auf **1000**, nur **12,400** Ellen in Steigungen von **1** auf **800** bis **1** auf **200**.

Mit Ausnahme der Elbbrücke enthält die Bahn 47 gerade Linien, zusammen **56,229** Ellen lang (die längste mißt 15,269 Ellen), und 47 Curven. Nur 10 der letzteren haben Krümmungshalbmesser von weniger als **1500** Ellen; der kleinste beträgt **1000** Ellen.

Unter den eben so zahlreichen als mannigfaltigen Kunstbauten sind folgende die bedeutendsten: 1) die steinerne Elbbrücke bei Dresden (auf der Verbindungsbahn). Dieselbe ist **1442** Fuß lang, **60** Fuß breit, über dem Nullpunkte **40** Fuß hoch und besteht aus 12 nach Korblinien gewölbten Bogen zu **100** Fuß Spannweite, von denen **6** in gerader Linie über das eigentliche Flußbette führen. An diese Brücke — deren eine Hälfte für den gewöhnlichen Verkehr benutzt wird — schließt sich ein großartiger Viaduct von 44 Bogen zu **20** Ellen Weite und **7—20** Ellen Höhe. 2) Die Ueberbrückungen der Niederlage- und Ausschiffungsplätze bei Pirna und Königstein. Bei Pirna bestehen dieselben in 12 Bogen von **12—16** Ellen und 6 Bogen von **6—8** Ellen Weite.

Im Ganzen enthält die Bahn (einschließlich der anstoßenden böhmischen Grenzstrecke bis Bodenbach) 2 kleine Tunnels, 7 Viaducte und 164 Brücken.

3) Geschichte.

Die Anlegung dieser Bahn — der ersten in Sachsen auf Staatskosten ausgeführten — erfolgte auf Grund des am 15. August 1842 zwischen Sachsen und Oesterreich abgeschlossenen Staatsvertrags über die Eisenbahnverbindung zwischen Dresden und Prag unter Leitung des Ober-Ingenieurs Hauptmann **Peters**. Der Bau begann am 1. December 1845. Die Eröffnung erfolgte in nachstehenden Abschnitten:

1) am 1. August 1848 von Dresden bis Pirna;
2) am 9. Mai 1850 von Pirna bis Königstein;
3) am 9. Juni 1850 von Königstein bis Krippen;
4) am 6. April 1851 von Krippen bis Bodenbach;
5) am 19. April 1852 die Dresdener Verbindungsbahn.

4) Anlagecapital.

Diese sollten nach dem neuesten Kostenanschlage von Dresden bis zur sächsischen Grenze **5,440,000** Thaler betragen. Ende 1857 waren **5,461,410** Thaler verwandt oder pr. Meile **748,138** Thlr. Auf die Elbbrücke kommen **462,955** Thlr., mit dem anstoßenden Viaducte, den Brückenrampen u. s. w. aber **862,758** Thlr., während der Kostenanschlag **907,641** Thlr. betrug.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme f. Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerd. Thlr.	zusammen Thlr	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1848	115827	. . . .	15684	. . .	554½	16238	15923	315
1849	274415	. . . .	35169	510	1467	37146	37384	. . .
1850	284075	8618	53913	685	4580	59178	51021	8157
1851	351653	196909	118368	27850	2214	148432	100665	47767
1852	358901	925628	129603	136159	9329	275091	145334	129757
1853	368972	1146115	129360	159628	14776	303764	185129	118635
1854	375799	1661182	121433½	213618	14779	349830	180115	169715 †)
1855	384899	2228068	127917	275719	16421	420058	252046	168012 †)
1856	440165	2790051	153738	337853	45354	536945	409300	127645
1857	520755	5869823	178405	391384	40839	610628	340236 *)	270392 †)

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1848: **98**, 1849: **100⅔**, 1850: **86⅕**, 1851: **67⅚**, 1852: **52⅚**, 1853: fast **61**, 1854: **51½**, 1855: **60**, 1856: **76¼**, 1857: **55¾** Proc.

Das Anlagecapital verzinste sich 1852 mit fast **2½**, 1853 mit **2⅙**, 1854 mit **3¼**, 1855 mit **3⅙**, 1856 mit **2⅖**, 1857 mit fast **5** Procent.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

16 Locomotiven (worunter 12 von Hartmann in Chemnitz, 1 von Cockerill in Seraing, 3 von Rob. Stephenson in Newcastle);

---

†) Hiervon ist noch der Zins für die gepachtete österreichische Strecke in Abzug zu bringen.

*) excl. 31,705 Thlr. für den Erneuerungsfonds.

12 Tender;
54 Personenwagen mit 2244 Plätzen;
289 Güterwagen für 30,500 Ctr. (excl. 22 Arbeitswagen).

C. Sächsisch-Schlesische Eisenbahn.

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **180,717** sächs. Ellen oder **13¾** d. Meilen. Die Bahn beginnt bei **Dresden** auf dem rechten Elbufer und geht von da über Langenbrück, Radeberg, Fischbach, Harthau, Bischofswerda, Demitz, Seitschen, Bautzen, Kubschütz, Pommritz, Löbau (wo rechts die Löbau-Zittauer Eisenbahn abgeht), Zoblitz, Reichenbach nach **Görlitz**, wo sie sich an die niederschlesisch-märkische Eisenbahn anschließt. Auf preußischem Gebiete liegen etwas über **2** Meilen.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat mit Ausnahme der Strecken zwischen Bischofswerda und Bautzen, sowie zwischen Löbau und Görlitz nur ein Geleise (bis Ende 1857 waren nur 4⅔ Meilen mit Doppelgeleis versehen). Die Schienen sind Doppel-T-Schienen, wiegen pr. Fuß 22 Pfund (engl. Maß und Gewicht) und liegen auf kiefernen Querschwellen.

Horizontal sind **20**, steigend **45**, fallend **35** Procent der ganzen Bahn. Die Steigung beträgt im Ganzen **973**, der Fall **623½** pr. Fuß, die mittlere Steigung **1** auf **151**, das mittlere Gefälle **1** auf **182**. Die stärksten Steigungen (1 auf 55, 65 und 90) kommen unmittelbar bei Dresden, vom Elbthale aus, vor.

Zur Herstellung des Unterbaues sind über **27** Mill. Cubikellen Erde und Felsen bewegt worden. Die größte Höhe der Dämme beträgt, wie die größte Tiefe der Einschnitte, **28** Ellen. Von den 504 Kunstbauten befinden sich 211 unter der Bahn, 22 über der Bahn, 271 neben der Bahn. Die größten darunter sind:

1) der Viaduct über das Demitzthal bei Demitz, zwischen Bischofswerda und Bautzen, **390** Ellen lang, **31** Ellen hoch, 11 Oeffnungen;

2) der Viaduct über das Spreethal bei Bautzen, **398½** Ell. lang, **34** Ellen hoch, 15 Oeffnungen;

3) der Viaduct über das Bachthal zwischen Riethen und Kuppritz, zwischen den Stationen Bautzen und Löbau, **170½** Ellen lang, **38** Ell. hoch, 70 Oeffnungen;

4) die Brücke über das Thal des Löbauer Wassers (bei der Stadt Löbau), **336** Ellen lang, **50¾** Ellen hoch, 9 Bogen.

Nächstdem verdienen auch die beiden Brücken über die Röder, unweit Klein-Wolmsdorf bei Radeberg, erwähnt zu werden, von denen die eine in einem einzigen, **80** Ellen weiten Bogen gewölbt ist, die andere aus 3 Oeffnungen von **20** Ellen Höhe besteht.

Das gesammte Areal der Bahn umfaßt gegen **787** Acker. Davon liegen 1) auf sächsischem Gebiete **654½** Acker in 1281 Parzellen, erworben von 570 Besitzern; 2) auf preußischem Gebiete **132** Acker in 201 Parzellen, erworben von 110 Besitzern.

3) Geschichte.

Schon im Jahre 1836 bildeten sich in Bautzen und Zittau oberlausitzische Eisenbahn-Comités. Am 24. Juli 1843 wurde zu Berlin zwischen der preußischen und sächsischen Regierung ein Staatsvertrag abgeschlossen, durch welchen die beiden Regierungen sich verpflichteten, für die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Breslau und Dresden durch die niederschlesisch-märkische und eine in Sachsen zu errichtende Eisenbahngesellschaft — und zwar binnen 4 Jahren — Sorge zu tragen. Am 30. Septbr. dess. J. fand die Auswechselung der Ratificationsurkunden dieses Vertrags statt. Am 20. Septbr. dess. J. erließ die sächsische Regierung eine Erklärung über die Bedingungen ihrer Mitwirkung bei dem sächsisch-schlesischen Eisenbahnunternehmen, wonach der Staat sich mit dem dritten Theile des erforderlichen Anlagecapitals von **6** Mill. Thlr. betheiligen sollte. Am 10. Octbr. 1843 erließ das vereinigte oberlausitzer Eisenbahn-Comité eine Einladung zur Actienzeichnung, welche am 1. und 2. Nov. dess. J. in Leipzig, Dresden, Chemnitz, Bautzen und Zittau stattfand. Die constituirende Generalversammlung fand zu Dresden am 11. Decbr. dess. J. statt. Das Directorium trat in Wirksamkeit am 7. Januar 1844 und wählte die Herren **Preßler** und **Krausch**, jenen zum berathenden, diesen zum ausführenden Ober-Ingenieur. Der Bau begann bei Dresden am 10. Juni dess. J. und die Eröffnung der Bahn erfolgte in nachstehenden Abtheilungen:

1) am 17. Novbr. 1845 von Dresden bis Radeberg;

2) am 21. Decbr. 1845 von Radeberg bis Bischofswerda;

3) am 23. Juni 1846 von Bischofswerda bis Bautzen;
4) am 23. Decbr. 1846 von Bautzen bis Löbau;
5) am 1. Juli 1847 von Löbau bis Reichenbach;
6) am 1. Septbr. 1847 von Reichenbach bis Görlitz.

In der Generalversammlung am 28. September 1849 wurde das Directorium ermächtigt, wegen der Abtretung der Bahn an den Staat mit der Regierung in Unterhandlung zu treten. Am 4. Februar 1850 wurde deshalb eine außerordentliche Generalversammlung gehalten, in welcher die fragliche Abtretung an den Staat unter den vorläufig vereinbarten Bedingungen genehmigt wurde (s. unter 4). Die 2te Kammer der Ständeversammlung gab am 16. Octbr. dess. J. ihre Zustimmung, bald darauf auch die erste Kammer, und am 31. Januar 1851 wurde die Bahn vom Staate übernommen. — Am 1. Januar 1855 stürzte der höchste Viaduct der Bahn (bei Löbau) ein; der neue Viaduct konnte jedoch schon am 24. Octbr. 1855 befahren werden.

4) **Anlagecapital.**

Ende 1848 wurde das Anlagecapital definitiv auf **6,388,500** Thlr. festgestellt. Dasselbe zerfällt in **4,000,000** Thlr. Actiencapital der Gesellschaft, **2,000,000** Thlr. Actiencapital der Staatsregierung, **210,000** Thlr. Anleihe zu **5** Procent (schwebende Schuld), **178,500** Thlr. Zinsenvorschuß der Regierung. Ende 1856 waren verwandt **6,856,220** Thlr. (außerdem aus den Betriebserträgen 223,247 Thlr.); Ende 1857 **7,014,940** Thlr. oder pr. Meile **510,177** Thlr.

Die Privatactionaire erhalten **4** Procent jährliche Zinsen; von 1855 an findet jährlich am 1. April eine Ausloosung von Actien statt, wozu **1** Procent des Privatactiencapitals oder **40,000** Thlr. nebst den ersparten Zinsen verwandt werden. Von 1863 an erhalten die ausgeloosten Actien bei der Rückzahlung eine Prämie, die mit **1** Procent beginnt und jährlich um $\frac{1}{3}$ Procent steigt.

5) **Betriebsmaterial.**

Ende 1857 waren vorhanden:

20 Locomotiven, sämmtlich mit 6 Rädern und mit Expansion, worunter 14 aus der Fabrik von Stephenson in Newcastle, 4 von Hartmann in Chemnitz, 2 von Wöhlert in Berlin;

16 Tender;

41 Personenwagen;
369 andere Transportwagen für 34,420 Ctr. (excl. 50 Arbeitswagen).

6) **Frequenz und Einnahme.**

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			f. Personen	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1846	152506	193772	79532	30179½	317	110028	52537	57491
1847	314234	728608	164374	119853	957	285185	186405	98780
1848	432500½	890673	189539	127451	1922	318913	226929	91984
1849	456330	1176075	206314	169472½	1398	377184	221664	155520
1850	446781½	1425659	215709	193259	1073	410041	255013	155028
1851	457187	1983559	219177	249590	1660	470427	268307	202120
1852	485087	2571055	229317	301241	1635	532193	263806	268387
1853	487213	2579962	235682	311415	2043	549140	302119	247021
1854	481895	2849120	237101	325429	7152	569681	303230	266451
1855	478102	2893924	238838	314172	14778	567787½	496117½*)	71670
1856	534193	3609711	270695	426000	20411	717106	366136	350970
1857	594139	4761468	304706	533215	16945	854866	391399†)	463467

Nach Procenten der Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1846: **47¾**, 1847: **65½**, 1848: **71¼**, 1849: **58¾**, 1850: **62⅕**, 1851: **57**, 1852: **49½**, 1853: fast **67½**, 1854: **55**, 1855: **81⅔**, 1856: über **51**, 1857: **45⅘** Procent.

Das Anlagecapital verzinste sich 1853 mit **2⅘**, 1854 mit **3⅞**, 1855 mit **1**, 1856 mit **5⅛**, 1857 mit **6⅗** Procent.

7) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

D. Chemnitz-Riesaer Eisenbahn.

Siehe Seite 91—95.

---

*) Hierbei sind die Kosten für Wiederherstellung des eingestürzten Viaducts bei Löbau mitgerechnet. Außerdem hätte der Ueberschuß 241,522 Thlr. betragen und das Anlagecapital hätte sich mit 3⅖ Procent verzinst.

†) excl. 36,514 Thlr. für den Erneuerungsfonds.

Die gesammten Ende 1857 eröffneten sächsischen Staatseisenbahnen haben eine Ausdehnung von beinahe **53½** Meilen. Die sächsische Betriebsverwaltung erstreckt sich aber (mit Einschluß der Löbau-Zittauer Bahn, der bayerischen Strecke bis Hof und der böhmischen Strecke bis Bodenbach) auf **61** Meilen. Das verwendete Anlagecapital betrug Ende 1857: **34,752,421** Thlr. oder pr. Meile **652,456** Thlr.

Die vorhandenen Transportmittel bestanden Ende 1857 in 101 Locomotiven, 75 Tendern, 221 Personen- und 2809 anderen Transportwagen (excl. 185 Arbeitswagen und 11 Draisinen).

Verkehr- und Betriebs-Einnahmen sämmtlicher sächsischen Staatseisenbahnen in den letzten 8 Jahren bis 1857 sind aus folgender Uebersicht zu ersehen.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			f. Pers.	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1850	709594	3665380	323462	402010	30281	755753½	327519	**428234½**
1851	1331172	7755247	659477	926022	37102	1622601	754633	**867968**
1852	1436083	11349735	756252½	1377985	61940	2196177	939095	**1257082**
1853	1556747	13201230	815202	1495378	74585	2385164½	1109907	**1275257½**
1854	1705958	17358135	829351	1889961½	80628	2799940	1258751	**1541189**
1855	1737942	20814547	835079	2071125	96900	3003104	1718441	**1284662**
1856	2030858	23338353	971411	2395328	114484	3481223	1642508	**1838715**
1857	2354379	29555545	1094262	2803857	115967	4014086	1786002 *)	**2228084**

Hiernach hat sich das gesammte verwendete Anlagecapital verzinst: 1850 mit **$2\frac{4}{9}$**, 1851 mit **$2\frac{4}{5}$**, 1852 und 1853 mit **$3\frac{9}{10}$**, 1854 mit **$4\frac{3}{5}$**, 1855 mit **$3\frac{5}{6}$**, 1856 mit **$5\frac{3}{4}$**, 1857 mit **$6\frac{2}{5}$** Procent.

*) Excl. 227,936 Thlr. Beitrag zum Erneuerungsfonds, 108,674 Thlr. zur Vervollständigung der Bahnanlagen und 20355 Thlr. Zins für eine erpachtete Bahnstrecke.

Neue Staatsbahnen.

Zu den im Vorigen aufgezählten sächsischen vier Staatsbahnen kommen noch folgende:

1) Von **Chemnitz** über Siegmar, Wüstenbrand, Hohenstein-Ernstthal, St. Egidien (bei Lichtenstein), Glauchau, Schönbörnchen (Niederschindmaß) und Mosel nach **Zwickau**, **85,179** Ellen oder **$6\frac{1}{2}$** Meilen, mit einer Flügelbahn von Schönbörnchen über Meerane nach **Gößnitz** (21,974 Ellen oder über $1\frac{2}{3}$ Meile) und einer **700** Ell. langen Curve zwischen Zwickau und Reichenbach zur Vermeidung des Umwegs über Werdau*). Der Bau dieser Bahn, welche in Verbindung mit der Chemnitz-Riesaer Bahn den Namen „Niedererzgebirgische Eisenbahn" erhalten hat, wurde im März 1855 auf Antrag der Regierung von den Ständen beschlossen und am 25. Juni 1855 begonnen. Am 11. Jan. 1858 wurde die Strecke Zwickau-Glauchau für Kohlentransport eröffnet; am 15. Novbr. 1858 wurde die ganze Bahn in Betrieb gesetzt. Die Kosten der Hauptbahn sind auf **$3\frac{1}{2}$** Mill. Thlr., die der Zweigbahn auf **500,000** Thlr. veranschlagt. Das Maximum der Steigung ist **1** auf **100**. Der höchste Punkt Wüstenbrand liegt **505** Ell., der tiefste Gößnitz **203** Ell. über dem Riesaer Elbnullpunkte. Die Hauptbahn steigt von Chemnitz bis Zwickau **$240\frac{7}{8}$** und fällt **$273\frac{4}{5}$** Ell. Von der Hauptbahn sind **24** Procent horizontal, **38** Procent steigend, **38** Procent fallend, von der Zweigbahn **11** Proc. horizontal, **21** Proc. steigend (mit 1 auf 100) und **68** Proc. fallend (meist 1 auf 100). Die Bahn enthält folgende Kunstbauobjecte: 26 gewölbte Brücken und 6 Brücken mit Blechträgern; 23 gewölbte, 10 offene und 171 Deckschleusen; 15 Futtermauern. Die längsten Brücken sind die über die Annaberger Straße und den Chemnitzbach, **459** Ellen lang, **20** Ell. hoch, mit 18 Oeffnungen, und die Muldenfluthbrücke bei Glauchau, **238** Ell. lang, **12** Ell. hoch, mit 13 Bogen; die höchsten die über den Hüttengrund bei Hohenstein, **218** Ellen lang und **$41\frac{1}{3}$** Ellen hoch, und die über das Marienthal bei Zwickau, **161** Ellen lang, **26** Ellen hoch, mit 8 Bogen.

2) Die Obererzgebirgische Bahn von **Zwickau** über Cainsdorf, Wiesenburg, Grüna, Stein, Niederschlema, Aue und Lauter nach **Schwarzenberg** im Thale der Mulde und des Schwarzwassers

---

*) Die Entfernung der Stationen Chemnitz und Gößnitz beträgt nicht ganz $6\frac{1}{2}$ Meilen.

(71,827 Ellen oder fast $5\frac{1}{2}$ M. lang). Diese Bahn wurde am **17.** März und 11. April 1855 auf Antrag der Regierung von den Kammern genehmigt und am 11. Mai 1858 feierlich eröffnet, am 14. Mai aber in Betrieb gesetzt. Die Kosten sind auf **1,981,000** Thaler veranschlagt. Das Maximum der Steigung beträgt **1** auf **100**, der kleinste Krümmungshalbmesser **300** Ellen. Die Steigungen betragen **$50\frac{7}{8}$**, die Gefälle **$5\frac{3}{8}$**, die Horizontalen über **$43\frac{1}{2}$** Procent; ferner die Curven **$54\frac{7}{8}$**, die geraden Linien **$45\frac{1}{8}$** Procent der Bahnlänge. Von **Zwickau** an fällt die Bahn bis Bockwa um **43** und steigt dann um **$276\frac{4}{5}$** Ellen. Den Anfang dieser auch im Unterbau nur eingeleisigen Bahn bildet die im Mai 1853 begonnene, am 1. November 1854 und resp. 5. Juni 1855 eröffnete, über $\frac{1}{2}$ M. lange Kohlenbahn von Zwickau nach Bockwa bis dahin, wo sie die Mulde überschreitet (was mittelst einer am 19. November 1855 vollendeten eisernen Gitterbrücke von **380** Fuß Länge geschieht). Die Kunstbauobjecte bestehen in 8 gewölbten Brücken, 17 Brücken mit Blechträgern, 24 gewölbten, 89 Deck- und 3 offenen Schleusen und 3 Futtermauern. Die Mulde ist 3 Mal, das Schwarzwasser 5 Mal überbrückt; die längste Brücke bei Schlema ist **270** Fuß lang. Im Bau ist eine von den Ständen auf dem Landtage von 1858 (am 19. Apr. u. 10. Mai) bewilligte Zweigbahn von Niederschlema nach **Schneeberg**, **9009** Ell. oder über $\frac{2}{3}$ M. lang (Kosten 225,000 Thlr.; Steigung fast immer **1 : 40**, im Durchschnitt **1 : 48**). — Die Betriebsmittel dieser Bahn bestehen in 5 Locomotiven mit beweglichem Gestelle (incl. eine Tender-Locomotive), 4 Tendern, 12 Personenwagen mit 330 Plätzen und 175 Güterwagen mit 30,000 Ctr. Belastungsfähigkeit.

Eine dritte Staatsbahn von **Tharandt** nach **Freiberg** wurde bereits Ende Mai 1855 von der Regierung beantragt, von den Ständen jedoch nicht bewilligt. Durch Decret vom 4. Januar 1858 wurde der Entwurf den Ständen abermals vorgelegt. Die Bahn soll aus einer **45,627** Ellen oder **$3\frac{1}{2}$** Meilen langen Hauptbahn über Colmnitz, Bobritsch und Hilbersdorf und einer **8000** Ellen langen Zweigbahn nach den fiscalischen Hütten zu Halsbrücke bestehen*). Gesammtlänge: **$4\frac{1}{20}$** Meilen. Die Hauptbahn steigt auf 49,198 Fuß um **926** F., also im Durchschnitt im Verhältniß **1 : 53** (größte Steigung 1:45, vielleicht sogar 1:40) und fällt auf 18,000 F. um **200** Fuß; **23,256** Fuß sind horizontal. Die Krümmungen betragen **33,742** Fuß; kleinster Radius

*) Dem Vernehmen nach wird die Ausführung dieser Zweigbahn unterbleiben.

800—1000 Fuß. Die bedeutendsten Kunstbauobjecte sind: ein Tunnel im Weiseritzthale, 6—800 F. lang und drei Ueberbrückungen: des Colmnitzbachs in Niedercolmnitz, 6—800 Fuß lang und 70 F. hoch, des Bobritschthales in Niederbobritsch, 600—1000 F. lang, 48 F. hoch, und der Mulde bei Hilbersdorf, 800—1000 Fuß lang, 150 Fuß hoch. Die Zweigbahn fällt fortwährend im Verhältnisse **1:40** oder **50**. Die Kosten sind auf **3½** Mill. Thlr. veranschlagt (worunter 500,000 Thlr. für Betriebsmittel), die Betriebseinnahme auf **177,000** Thlr. für 100,000 Personen, 1,800,000 Ctr. Kohlen und Coaks und 500,000 Ctr. andere Güter, die Betriebskosten auf **111,000** Thlr. Die Kammern haben den Bau dieser Eisenbahn am 21. Mai und 29. Juni 1858 genehmigt, jedoch unter der Voraussetzung, daß derselbe erst nach Vollendung der Chemnitz-Zwickauer Bahn in Angriff genommen wird. Der Bau soll im März 1859 beginnen und in zwei Jahren vollendet werden *).

---

*116. Schlesische Gebirgseisenbahn.

Diese projectirte Bahn soll von **Görlitz** über Lauban, Hirschberg, Schmiedeberg, Landshut bis **Waldenburg** gehen, demnach die sächsisch-schlesische, die niederschlesisch-märkische und die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn verbinden und eine Länge von **16⅓** M. erhalten. Das Baucapital soll **6** Millionen Thlr. betragen und in **4½** Mill. Thlr. in Actien Lit. A. mit Vorrecht auf Genuß von Zinsen

---

*) Erwähnt mag hier werden, daß die sächsische Regierung von dem Landtage 1857—58 noch für folgende Bahnen zum Erlaß eines Expropriationsgesetzes ermächtigt worden ist, falls ein Privatunternehmen für die eine oder andere Bahn zu Stande kommen sollte: 1) von Zittau nach Warnsdorf; 2) von Zittau nach Rumburg; 3) von Zeitz über Pegau nach der sächsisch-bayerischen Bahn; 4) von Greiz nach der sächsisch-bayerischen Bahn; 5) von Leipzig über Grimma, Colditz und Leisnig nach Döbeln oder Waldheim; 6) Verlängerung der Chemnitz-Würschnitzer Bahn über Stollberg nach Aue; 7) voigtländische Bahn (nach Eger); 8) von Chemnitz nach Annaberg, eventuell mit Verlängerung über Weipert nach Commotau; 9) sächsisches Stück einer Bahn von Cottbus nach Bautzen oder Löbau; 10) sächsisches Stück einer Bahn von Guben über Cottbus, Spremberg, Hoyerswerda, Camenz und Pulsnitz nach Radeberg; 11) Bahn durch das Mulden- und Zwotathal ins Egerthal.

bis zu 4½ Proc. und 1½ Mill. Thlr. in Actien Lit. B. für Localinteressenten zerfallen. (Genereller Kostenanschlag 5,838,000, specieller 6,270,000 Thlr.) Der Prospect erschien Ende Febr. 1855. Die Actien Lit. B. sind am 21. Mai d. J. vollständig subscribirt worden. Für eine doppelte Fortsetzung einerseits von Görlitz nach Berlin, andrerseits von Waldenburg über Glatz bis zur österreich. Grenze in der Richtung nach Wildenschwerdt wurden die generellen Vorarbeiten auf Staatskosten am 17. April 1856 angeordnet.

---

*117. Siebenbürgische Eisenbahn.

Projectirt werden zwei Linien: von **Arad** über Hermannstadt nach **Kronstadt**, 45 Meilen, und von **Großwardein** über Clausenburg und Maros-Vasarhely nach **Kronstadt**. Für die erstere hat sich in Hermannstadt, für die letztere in Clausenburg ein Comité gebildet; beide haben Concession zur Vornahme der Vorarbeiten erhalten. Die zweite Linie soll von Clausenburg über Thorda gehen und sich bei Vajdasseg an der Maros in eine östliche und eine südliche Richtung theilen. Die erstere führt bei Maros-Vasarhely vorüber, berührt Rezs und Marienburg und theilt sich bei Brenndorf in einen südlichen Zweig nach Kronstadt und einen nordöstlichen nach der moldauischen Grenze. Die letztere geht über Carlsburg und Mühlenbach nach **Hermannstadt**.

---

*118. Siegen-Marburg.

Project. Länge: 8 Meilen. Bahnlinie: über Laasphe und Biedenkopf. Die Bahn soll eine Fortsetzung der Deutz-Betzdorf-Siegener Bahn bilden und bei Cölbe, unweit Marburg, in die Main-Weser-Bahn münden. Die vorläufige Concession ist durch Cabinetsordre vom 12. April 1858 ertheilt. Neuerdings gewinnt es den Anschein, daß diese Bahn an die Stelle der Strecke von Betzdorf bis Gießen treten wird (s. Cöln-Minden).

Sieg-Ruhr-Bahn, s. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

*119. Solingen-Benrath.

Project. Die Bahn wäre eine Zweigbahn der Cöln-Mindener Eisenbahn und würde bei Benrath (zwischen Düsseldorf und Cöln) in dieselbe münden. Länge: **2** Meilen. Das Comité hat Erlaubniß zur Actienzeichnung erhalten. Das Capital ist zu **800,000** Thlr. angenommen. Vorläufige Concession vom 30. April 1856.

*120. Speyer-Bruchsal.

Project. Die Bahn soll über Altlußheim, Waghäusel, Wiesenthal, Hambrücken, Forst gehn und die pfälzische Ludwigsbahn mit der badischen Staatsbahn verbinden. Länge: **3½** Meilen. In Speyer hat sich ein Comité gebildet. Neuerdings wurde der Bau einer Bahn von Speyer nach Germersheim, eventuell mit einer Fortsetzung von hier über den Rhein nach Bruchsal, projectirt.

121. Stargard-Posen
(Privatbahn unter Staatsverwaltung).

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **45,283⅗** preußische Ruthen oder ca. **23** d. Meilen. Die Bahn geht von **Stargard** in Pommern, sich an die Stettin-Stargarder Bahn (welche der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft gehört) anschließend, über Dölitz, Arnswalde, Augustwalde, Woldenberg, Kreuz bei Driesen (wo sie sich mit der von Frankfurt a. O. nach Königsberg führenden preußischen Ostbahn kreuzt), Dratzig, Wronke, Samter, Rokietnice nach **Posen,** wo sie sich an die von Posen nach Breslau führende Bahn anschließt.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn hat nur ein Geleise, bestehend aus breitbasigen Schienen, pr. F. 22⅘ Pfd. schwer, die theils auf eichenen, theils auf kiefernen,

mit Chlorzink-Auflösung imprägnirten Querschwellen liegen. Auch das Planum ist mit Ausnahme einzelner kurzer Strecken nur für ein Geleise hergestellt, jedoch ist das zur Herstellung eines zweiten Geleises erforderliche Terrain erworben.

Von Stargard aus sind **11,102** Ruthen horizontal, **15,466** R. fallend, **18,711** Ruthen steigend; der Fall beträgt **522**, die Steigung **684** Fuß, das Maximum der Steigung **1** auf **200**. Die geraden Linien betragen **36,718**, die Krümmungen **8561** Ruthen, der kleinste Radius **200** Ruthen.

Die Schwierigkeiten des Baues waren nicht sehr bedeutend. Die größten Bauwerke sind die Brücken über die Drage, Netze und Warthe, resp. mit 3, 6, 8 Oeffnungen. Außerdem sind 4 Brücken von 24—29½ F. Weite, 142 kleinere Brücken, 6 Röhrendurchlässe, 3 Wegeunterführungen vorhanden.

3) Geschichte.

Subscription Ende April 1845. Constituirende Generalversammlung am 25. Sept. dess. J. Concession und Bestätigung des Statuts am 4. März 1846. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Hartwich** am 20. März 1846. Im Jahre 1847 bewilligte der Staat eine Garantie von **3½** Proc. Zinsen (Nachtrag zum Statute vom 8. März 1847). Bereits am 10. Aug. dess. J. wurde die fast **9** Meilen lange Strecke von Stargard bis Woldenberg, am 20. Juni 1848 eine weitere **7½** M. lange Strecke von Woldenberg bis Wronke, am 14. Juli dess. J. die **2½** Meilen lange Strecke von Wronke bis Samter, endlich am 10. Aug. dess. J. die ganze Bahn eröffnet, so daß deren Bau wenig über 2¼ Jahre gedauert hatte. Am 1. Juli 1851 wurde die Administration der Bahn in Gemäßheit eines am 26. Juni dess. J. geschlossenen Vertrags auf unbestimmte Zeit vom Staate übernommen. Die Verwaltung wurde anfangs von der Direction der Ostbahn, seit 1. Sept. 1857 von der königl. Direction der oberschlesischen Eisenbahn besorgt. In der Generalversammlung am 5. Nov. 1855 wurde der Antrag der Staatsregierung, ihr das Eigenthum der Bahn gegen eine feste Rente von **4** Proc. abzutreten, abgelehnt.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **5,000,000** Thlr. in Actien à **100** Thlr., wovon der Staat im Jahre 1847 den siebenten Theil mit **714,300** Thlr. *übernommen* hat. Die Actien unterliegen der Amortisation (s. unter 8).

2) Prioritäts-Anleihen: **2,300,000** Thaler, nämlich: a) **500,000** Thlr. zu **4** Proc. in Obligationen zu **100** und **50** Thlr., beschlossen am 6. Nov. 1852. (Privilegium ertheilt 27. Dec. dess. J.) Die Tilgung, wozu ½ Proc. nebst den ersparten Zinsen dient, begann im Jahre 1854. b) **600,000** Thlr. zu **4½** Proc. in Obligationen zu **100** Thlr., beschlossen am 10. Jan. 1855, privilegirt am 12. März 1855. Zur Tilgung dient von 1856 an ½ Proc. c) Eine 3te Anleihe von **1,200,000** Thlr. zu **4½** Proc. in Obligationen zu **100** Thlr. wurde in der außerordentlichen Generalversammlung am 4. Juni 1858 beschlossen. Das betreffende Privilegium ist vom 5. Juli dess. J. datirt. Zur Tilgung dient von 1859 an ½ Proc.

Das gesammte concessionirte Anlagecapital beträgt also **7,300,000** Thlr. Ende 1857 waren **6,404,722** Thlr. verausgabt oder pr. Meile ca. **278,688** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bereits erwähnt, wurde diese Bahn seit 1. Juli 1851 nach den Bestimmungen des Nachtragsstatuts vom 8. März 1847 in Verbindung mit der preußischen Ostbahn von der Direction der letztern in Bromberg, seit 1. Sept. 1857 aber von der königl. Direction der oberschlesischen Eisenbahn in Breslau verwaltet. Von der vorbehaltenen Befugniß, die gänzliche Abtretung der Bahn mit allen Activis und Passivis gegen eine jährliche Rente von **3¾** Procent durch eine bis spätestens den 1. Febr. 1852 abzugebende Erklärung zu erlangen, hat der Staat keinen Gebrauch gemacht. — Im Uebrigen gelten, abgesehen von der Zinsengarantie und der Betheiligung des Staats am Actiencapital, dieselben Bestimmungen, wie für alle preußischen Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihr Domicil in Stettin. — Während der Dauer der Verwaltung der Bahn durch den Staat wird die Gesellschaft der Staatsverwaltung gegenüber durch einen aus 5 Mitgliedern, von denen 2 in Stettin wohnen müssen, bestehenden Verwaltungsrath repräsentirt. Nach den Statuten besteht die Direction aus 7, der Verwaltungsrath aus 16 Mitgliedern. Die ordentliche Generalversammlung findet statutenmäßig am ersten Dienstag im Mai statt. In derselben geben **5** Actien 1 Stimme; der Besitz von **10, 30, 50, 80, 120, 180, 240, 320** Actien berechtigt zu resp. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9

Stimmen; Besitzer von **400** und mehr Actien haben als Maximum 10 Stimmen.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe
			für Pers.	für Güter	außerdem	zusammen	
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1848	172234½	705283	119379	76374	2526	198278	140395
1849	190204	551614	174894	101626	3654	280174	233519
1850	206313	609129	196651	104157	7390	308198	254620
1851	222205,	851512½	201055	122120	11226	334401	283917
1852	230127	1391847	242500	180682	27672	450854	343069
1853	239317	1605592	290588	244113	41554	576254	405776
1854	269812	2584100	315479	324773	50202	690454	403624
1855	318782	3251599	334842	418624	33952	787418	437994
1856	376072	3596644	382518	488822	35940	907280	534931
1857	373120	5333328	388467	823117	35138	1246722	579195
1858	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . .	785427	. . .

Unter den Einnahmen und Ausgaben sind die für die Strecke von Stettin bis Stargard mitgerechnet, welche von der Stargard-Posener Eisenbahngesellschaft seit 10. Aug. 1847 verwaltet wird, anfangs gegen eine Abgabe von **65** Proc. der Brutto-Einnahme an die Berlin-Stettiner Gesellschaft. Dieselbe erhielt für 1848: **49,848**, für 1849: **53,930**, für 1850: **58,923**, für 1851: **61,178**, für 1852: **76,984**, für 1853: **94,283**, für 1854: **100,343**, für 1855: **117,225**, für 1856: **105,476**, für 1857: **128,901** Thlr., welche von der reinen Einnahme in Abzug zu bringen sind. Die Brutto-Einnahmen für diese Strecke betrugen 1848: **76,889½**, 1849: **82,969**, 1850: **89,112**, 1851: **94,120**, 1852: **117,026**, 1854: **179,242**, 1855: **213,129**, 1856: **231,143**, 1857: **287,246½** 1858: ca. **166,876** Thaler, wovon der Stargard-Posener Gesellschaft für 1848: **5225**, 1849: **5481**, 1850: **7702**, 1851: **26,941½**, 1852: **40,042**, 1854: **78,899**, 1855: **95,904**, 1856: **124,667**, 1857: **158,345½** Thlr. reine Einnahme blieben.

Vom 10. August 1853 an ist ein neuer Pachtvertrag in Kraft getreten, nach welchem nur **55** Procent der Brutto-Einnahme an die Berlin-Stettiner Gesellschaft abgegeben und alle Kosten der Bahnunterhaltung von dieser erstattet wurden. Doch ist derselbe für 31. Dec. 1855 bereits wieder gekündigt worden. Seitdem erhält die Berlin-

Stettiner Gesellschaft von dem auf der Strecke Stettin-Stargard bis zur Höhe von **140,000** Thlr. erzielten Ertrage **50** Proc., von dem Mehrertrage **40** Procent.

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrug die Betriebs-Ausgabe 1848: fast **71**, 1849: **83⅓**, 1850: **82⅗**, 1851: **84$\frac{9}{10}$**, 1852: **76**, 1853: **70⅖**, 1854: **58½**, 1855: **55⅗**, 1856: **66⅘**, 1857: **56⅔** Procent.

8) Rentabilität.

Wie aus dem vorhin Mitgetheilten bereits erhellt, hat die Bahn erst vor Kurzem angefangen, rentabel zu sein. Ohne die vom Staate garantirten und zuerst für 1849 bezahlten **3½** Proc. Zinsen wäre die Zahlung einer Dividende lange Zeit nicht möglich gewesen. In den Jahren 1849—51 mußte der Staat die Zinsen mit **175,000** Thlr. voll bezahlen; für 1852 mußte er **169,200**, für 1853: **127,734**, für 1854: **32,703** Thlr. zuschießen, was zusammen **854,637** Thlr. ausmacht. Für die Jahre 1855, 1856 und 1857 war kein Zuschuß des Staates mehr erforderlich und für 1857 wurde sogar eine Extradividende von **2** Proc. gezahlt, also mit den Zinsen zusammen **5½** Procent. Von dem **5** Procent übersteigenden Ueberschusse soll der Staat vertragsmäßig den dritten Theil erhalten. Uebrigens hat seit dem Jahre 1857 der Verkehr beträchtlich abgenommen, da durch die Eröffnung des Betriebs auf der Ostbahnstrecke Kreuz-Küstrin-Frankfurt der Bahn nicht allein der Verkehr zwischen Berlin und den Stationen der Ostbahn vollständig, sondern auch der Verkehr zwischen Berlin und Posen zur Hälfte entzogen worden ist, ein Verlust, der mehr oder weniger bleibend sein wird, so daß für die nächsten Jahre gleich günstige Ergebnisse wie im Jahre 1857 kaum erwartet werden können. — Außer jenen **3½** Procent verwendet der Staat jährlich (von 1850 an) ½ Procent des Actiencapitals oder **25,000** Thlr. nebst den ersparten Zinsen zur Erwerbung und Amortisation von Stammactien durch Ausloosung und Auszahlung zum Nennwerthe*).

9) Reservefonds.

Nach den Statuten soll dann, wenn der Reinertrag **5** Procent übersteigt, mindestens der vierte Theil, höchstens die Hälfte des Ueber-

*) In den Jahren 1849—1857 wurden zusammen 2591 Actien im Betrage von 259,100 Thlr. amortisirt.

schusses zu einem Reservefonds genommen werden, welcher **10** Procent des Actiencapitals nicht übersteigen darf. Für 1852 wurden dem Reservefonds **25,000** Thlr. überwiesen. Ende 1856 betrug der Bestand desselben **86,099** Thlr., Ende 1857: **91,500½** Thlr. Der Erneuerungsfonds hatte Ende 1857 einen Bestand von **71,149** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:
40 Locomotiven (alle mit 6 Rädern; 24 ungekuppelte und 16 gekuppelte, nebst Tendern, sämmtlich von Borsig in Berlin);
46 Personenwagen mit 2404 Plätzen;
345 andere Wagen (worunter 14 Gepäckwagen, 50 Vieh- und 26 Arbeitswagen) für 41,040 Ctr. Belastung;
21 Postwagen.

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

Steele-Vohwinkel, s. Prinz-Wilhelms-Eisenbahn.

---

*122. Stettin-Swinemünde.

Project. Länge: **10½—11** M. Die Bahn soll von **Damm** an der Stettin-Stargarder Bahn über Gollnow, Stepenitz, Wollin und Misdroy nach **Swinemünde** gehen.

---

*123. Südalpen-Bahn (Privatbahn).

Project. Die Bahn soll von **Innsbruck** über den Brenner nach **Botzen** gehen und die Gesellschaft sollte zugleich die im Bau begriffenen Staatsbahnen von **Innsbruck** nach **Kufstein** und von **Botzen** nach **Verona** übernehmen. Ein Centralcomité war gebildet. Im Jahre 1858 wurde die Concession dieser Bahn der neugebildeten südösterreichisch-italienischen Eisenbahngesellschaft übertragen.

---

124. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn
(Reichenberg-Pardubitz; Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn verbindet die Zittau-Reichenberger mit der Wien-Prager oder österreichischen Nordbahn und vermittelt daher eine kürzere Verbindung zwischen Berlin, resp. Norddeutschland und Wien. Sie geht von **Reichenberg** über Langenbruck, Reichenau, Liebenau, Turnau, Eisenbrod, Semil, Liebstadtl, Paka, Falgendorf (bei Hohenelbe), Mastig (bei Arnau), Königinhof, Jaromirz, Josephstadt, Smirzitz, Königgrätz und Opatowitz, überschreitet bei **Pardubitz** die Elbe und mündet dann in den dasigen Bahnhof der k. k. priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Ihre Länge beträgt $21\frac{3}{10}$ M. Dazu kommt aber noch eine $4\frac{7}{10}$ M. lange Flügelbahn von Josephstadt über Skalitz und Kostelet nach den Schwadowitzer Steinkohlengruben, so daß die Gesammtlänge **26** Meilen beträgt. (Beabsichtigt wird die Fortsetzung der gedachten Flügelbahn über Schatzlar nach Waldenburg in Schlesien, sowie der Bau einer Zweigbahn von Liebenau nach Theresienstadt.)

2) Beschreibung der Bahn.

Nur zwischen Pardubitz und Josephstadt ist das Terrain eben, sonst durchaus gebirgig. Zwischen Semil und Liebenau kommen 8 Tunnels vor, von denen der längste bei Sichrow 336, der kürzeste 40 Kl. lang ist. Die bedeutendsten Brücken von 6—15 Kl. Höhe und 40—200 Kl. Länge sind die über die Flüsse Elbe und Iser, sowie über die Thäler und Bäche Woleschka und Mohelka. Die Wasserscheiden zwischen Elbe und Iser (bei Falgendorf), Iser und Neiße (bei Langenbruk), Elbe und Aupa (bei Kostelez) werden mit dem durchschnittlichen Gefälle von 1 auf **90** überschritten.

3) Geschichte.

Die kaiserliche Concession zum Bau und Betrieb ist vom 15. Juni 1856 datirt und am 5, resp. 26. Juni 1856 sind die Statuten bestätigt worden. Die Concessionaire sind: Fürst **Camill v. Rohan**, Graf **Franz Ernst v. Harrach**, **Joh. Liebieg** in Reichenberg, **Adalbert Lanna** in Budweis, **Albert Klein** in Wien, **Friedr. Zdekauer v. Treukron** in Prag, **Charles Semon** in London. Später trat die

k. k. priv. Creditanstalt für Handel und Gewerbe als Mitgründerin mit **3½** Mill. Fl. bei. Der Bau hat am 22. Septbr. 1856 begonnen und muß längstens in 4 Jahren beendigt sein. Die erste Strecke von Pardubitz bis Josephstadt, **5⅓** Meilen lang, wurde am 4. Nov. 1857 eröffnet; die zweite von Josephstadt bis Falgendorf (welches den Knotenpunkt für den Verkehr des Riesengebirges bilden wird), **5½** M. lang, am 1. Juni 1858; die dritte von Falgendorf bis Turnau, gleichfalls **5¼** M. lang, am 1. Decbr. 1858.

4) Anlagecapital.

Actiencapital: **15** Mill. Fl. in Actien à **200** Fl. Die Actien werden durch jährliche Verloosung amortisirt und zurückgezahlt, den Inhabern aber durch Genußscheine ersetzt, welche mit den nicht verloosten Actien bis zum Erlöschen der Concession gleichen Antheil an der Dividende haben. In der Generalversammlung vom 9. Febr. 1858 wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, mit der Wiener Creditanstalt (die ein unverzinsliches Lotterieanlehen von **40** Mill. Fl. in Loosen à **100** Fl. emittirt) ein Anlehen von **3** Mill. Fl. zu contrahiren, zahlbar nach Einzahlung des ganzen Actiencapitals und zurückzuzahlen in 66 Jahren in Annuitäten (bis 1860 mit **5**, später mit **5⅕** Proc. Zinsen). Demnach beträgt das ganze Anlagecapital **18** Mill. Gulden, wovon **3** Mill. auf die Flügelbahn gerechnet sind.

5) Verhältniß zum Staate.

Das Privilegium ist auf 90 Jahre ertheilt. Der Staat garantirt **5** Procent Zinsen und ⅕ Proc. Amortisationsquote für das wirklich verwendete Anlagecapital bis zur Maximalsumme von **18** Mill. Fl. Die Bestimmungen über die Einlösung der Bahn durch den Staat sind dieselben, wie bei der Kaiserin-Elisabeth-Bahn.

6) Verfassung.

Der Sitz der Gesellschaft ist Wien. Der Verwaltungsrath besteht aus 11 Mitgliedern; für die ersten 3 Jahre treten die 7 obengenannten Gründer in den Verwaltungsrath, die übrigen wählen die Generalversammlung. Später scheiden jährlich 3 Mitglieder aus. In den Generalversammlungen, welche der Regel nach jährlich im März oder April in Wien stattfinden, geben je **10** Actien eine Stimme, doch kann kein Actionair mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann er überdies höchstens 20 Stimmen übernehmen. — Die Direction besteht aus 3 Mitgliedern.

7) Rentabilität. Reservefonds.

Die Actienbeträge werden mit **5** Proc. jährlich (in halbjährlichen Quoten) verzinst. Vom Reinertrage werden außerdem bestritten: 1) die Tilgungsquote für den Amortisationsfonds (berechnet auf eine 90jährige Tilgung); 2) die Rückvergütung der vom Staate etwa geleisteten Zinsvorschüsse nebst **4** Procent Zinsen. Vom Ueberschusse werden zunächst **4** Proc. für den Reservefonds zurückgelegt (wenn derselbe auf **300,000** Fl. gestiegen ist, kann diese Zurücklegung vermindert oder ganz unterlassen werden); die dann übrigbleibenden Summen bilden den Gewinn der Unternehmung, von welchem $\frac{9}{10}$ zu Gunsten sämmtlicher getilgten und nicht getilgten Actien und $\frac{1}{10}$ zu Gunsten der 7 Gründer der Gesellschaft nach Verhältniß der von Jedem gezeichneten Summen vertheilt werden.

8) Betriebsmaterial.

Von den bestellten 40 Locomotiven, 40 Tendern, 100 Personenwagen und 400 Lastwagen wurden bis Ende 1857 abgeliefert resp. 6, 10, 40 und 250 Stück.

9) Actiencurs. Siehe Anhang.

---

125. Taunusbahn (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn beginnt bei **Frankfurt** a. M., unweit der Mainlust, geht von da in gerader Linie bis Höchst, hierauf immer ziemlich nahe am Main hin über Hattersheim, Flörsheim, Hochheim nach Castel, **Mainz** gegenüber, dann über Mosbach, wo eine kurze Zweigbahn, zunächst für Pferdetransport, nach Biberich abgeht, nach **Wiesbaden**. Die Länge der Bahn beträgt **11,682** preuß. Ruthen oder über **5**$\frac{7}{8}$ geogr. M., wovon **4**$\frac{1}{8}$ M. zwischen Frankfurt und Castel, **1**$\frac{3}{4}$ M. zwischen Castel und Wiesbaden. Auf Frankfurter Gebiete liegen **1248** Ruthen. Die Zweigbahn nach Biberich ist **292** Ruthen lang.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Steigungen sind unmerklich; auf der Bibericher Zweigbahn beträgt der stärkste Fall **1** auf **187**, nur auf einer kurzen Strecke der Hauptbahn kommt die größte Steigung **1** auf **200** vor. Horizontal sind **666**, steigend **4587**, fallend **6429** preuß. Ruthen. Das Steigen

beträgt im Ganzen **126**, das Fallen **91⅔** rhein. Fuß. Der kleinste Krümmungshalbmesser kommt zwischen Kostheim und Castel vor und beträgt **47¾** Ruthen; ein ähnlicher Bogen kommt bei Einmündung der Biebericher Zweigbahn vor, doch ist im Jahre 1848 die Curve zwischen Castel und Biberich dergestalt abgeändert worden, daß auf derselben Güterzüge mit Locomotiven befördert werden können. Die größte Höhe der Dämme kommt im Niddathale bei Höchst vor und beträgt **20** rh. Fuß. Die tiefsten Einschnitte sind **17** Fuß tief. Im Ganzen war das Terrain sehr günstig. An Kunstarbeiten enthält die Bahn eine größere Brücke (die massive, **166** F. lange Niddabrücke), 26 kleinere Brücken und 2 Viaducte, sowie 104 Durchlässe.

Die Bahn hat von Frankfurt bis Castel Doppelgeleise, im Unterbau aber mit Ausnahme der seit 1858 mit einem zweiten Geleise versehenen Strecke zwischen Flörsheim und Hattersheim nur ein Geleise. Der Oberbau besteht größtentheils aus doppelten Stuhlschienen, pr. Fuß 18½ Pfd. schwer, welche mit hölzernen, von außen eingetriebenen Keilen in den Stühlen befestigt sind. Diese wiegen 18½—21⅓ Pfd. und liegen in den Einschnitten auf Steinblöcken, auf den höheren Dämmen aber auf **8** Fuß langen, **12—14** Zoll breiten, halbrunden Querschwellen. Im Ganzen liegen **7400** Ruthen auf Schwellen und **5652** R. auf Steinwürfeln.

3) Geschichte.

Zu Ende des Jahres 1835 bildete sich in Frankfurt a. M. ein Comité, bald nachher entstanden Comités in Mainz und Wiesbaden, und lange stritt man sich darüber, auf welchem Mainufer die Bahn gebaut werden sollte. Am 24. Juni 1836 vereinigten sich die Comités von Frankfurt und Wiesbaden, schlossen am 7. Februar 1837 einen Vertrag über Anlegung der Bahn auf dem rechten Mainufer und luden am 10. März 1837 (nachdem sie am 16. Febr. dess. J. eine vorläufige Concession erhalten hatten) zur Subscription ein. Im Juli dess. J. wurde die linke Mainbahn ganz aufgegeben. Ende October und Anfang November dess. J. schlossen jene Comités mit dem in Mainz eine Uebereinkunft. Am 10. Febr. 1838 schlossen die drei betheiligten Regierungen von Frankfurt, Hessen-Darmstadt und Nassau über die beabsichtigte Eisenbahn einen Staatsvertrag ab und ertheilten unter dem 8. Mai, 11. Mai und 13. Juni dess. J. ihre definitive Concession. Erst am 12. August 1840 fand die erste Generalversammlung statt, nachdem

der Bahnbau durch das mit unbeschränkter Vollmacht versehene Comité vollendet worden war. Am 11. Septbr. 1839 wurde eine Probefahrt von Frankfurt bis Hattersheim gemacht, am 26. Septbr. dess. J. begannen die regelmäßigen Fahrten von Frankfurt bis Höchst, am 24. Nov. bis Hattersheim; am 10. März 1840 wurde die Strecke von Wiesbaden bis Castel, am 13. April dess. Jahres die ganze Hauptbahn, am 3. Aug. dess. J. die Zweigbahn nach Biberich in Betrieb gesetzt. Der Antrag auf Herstellung des dringend nöthigen und fast unentbehrlichen zweiten Geleises wurde von der Gesellschaft wiederholt, zuletzt in der Generalversammlung am 29. März 1858 abgelehnt, um eine Schmälerung der Dividende zu vermeiden.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **3** Mill. Fl. rhein. in Actien Lit. A., B., C. à **250** Fl. *).

2) Prioritäts-Anleihen: a) **500,000** Fl. zu **3½** Proc. (Dieselbe ist in Gemäßheit eines Beschlusses vom 25. März 1844 an die Stelle einer am 29. März 1841 beschlossenen Anleihe von **300,000** Fl. zu **4** Proc. getreten; **160,500** Fl. sind erst nach Beschluß vom 29. März 1855 begeben worden. Zur Amortisation dient jährlich **1** Proc.)

b) **200,000** Fl. zu **4½** Procent. (Diese Anleihe wurde am 27. März 1856 beschlossen und 1857 begeben. Zur Tilgung dienen jährlich **2** Proc.)

Die gesammten Anlagekosten betragen demnach **3,700,000** Fl. oder **2,114,286** Thlr., was pr. Meile **359,878** Thlr. giebt. (Der Haupt-Bahnbau-Conto betrug Ende 1857: **3,752,999½** Fl.)

5) Verhältniß zum Staate.

Die Concession ist auf 99 Jahre ertheilt. Wird nach Ablauf dieser Zeit die Concession nicht erneuert oder verlängert, so wird von Seiten jedes der drei betreffenden Staaten die Befugniß vorbehalten, entweder das Eigenthum der Bahn mit Grund und Boden und allem Zubehör gegen baaren Ersatz für den Staat einzuziehen, in welchem Falle die

*) Nach einem von der Generalversammlung am 23. März 1852 gefaßten Beschlusse soll mittelst einer jährlichen Dotation von 3000 Fl. ein Amortisationsfonds zur Sicherung des Actiencapitals gebildet werden, über dessen Anlegung später verfügt werden soll.

Ausmittelung der Ersatzsumme durch gerichtliche Taxation geschehen soll, oder zu verfügen, daß die Bahn als solche mit allem Zubehör zum ferneren Betrieb veräußert werden darf. — Seit dem 1. Januar 1849 vergütet die Postverwaltung für sämmtliche Posttransporte (incl. Briefe und Zeitungen) nach ihrem Bruttogewicht den vollen Frachttarif der zweiten Güterclasse. Postreisende zahlen den vollen Personentarif zweiter Wagenclasse.

6) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Ausgaben *)	Reine Einnahme
			f. Pers.	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.
1839	61766	....	....	....	...	16470	23087	222302
1840	661002	....	338374½	13573	17765	369713	140787½	
1841	769551	....	416980	....	9012	425992	220791	205201
1842	813100	34110	....	....	6639	460194	245986½	214208
1843	744660	40088½	396658	26883	13026	436567	233492	203075½
1844	743667	60211½	400196	31161	4016	435373	235886	199487
1845	739675	103452	398446	37722	7713	443881	231062	212818
1846	797642	161478	427213	45068	7329	479611	246892	232719
1847	742150	336073½	402150½	61897	7668	471715	269769	201946
1848	677909	255587	345112	48127	6451	399690	250756	148934
1849	725283	332196½	354335	58475	2349	415159	252652	162507
1850	776002	342061½	387721	86295	2026	476042	273665	202377
1851	805439	351198	428321½	59851	1871	490044	280046	209998
1852	805733	419488	427243	71322	1791	500356	294704	205652
1853	803994	471016	434571	68405	5506	508483	271603	236880
1854	868296	677660	465062	102073	2947	570082	299778	270304
1855	870900	773768	480629	118796	3070	602495	330504	271991
1856	993224	1039668	543943	148203	3784	695930	367097	328833
1857	1114273	1341247	637217½	183467	3727½	824412	344597	479814
1858	1078463	1693744	598531½	228684	1919	829134†)	....	....

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Ausgaben 1840: **39**, 1841: **52**, 1842: **51½**, 1843: **53½**, 1844: **50¾**, 1845: **47½**, 1846: **48¾**, 1847: **53¾**, 1848: **58½**, 1849: **60⅞**, 1850: **57½**, 1851: **53**, 1852: **59**, 1853: **53⅖**, 1854: **52 5/9**, 1855: **54⅚**, 1856: **54½**, 1857: **43⅕** Proc.

*) Ausnahmsweise sind hier die Anleihezinsen mitgerechnet.
†) Vorläufige Angaben.

7) Verfassung.

Die ordentlichen Generalversammlungen sollen abwechselnd in Wiesbaden und Mainz und zwar im Monat März jedes Jahres gehalten werden. In denselben hat jeder Besitzer von **10** und mehr Actien Sitz und Stimme; je **10** Actien geben eine Stimme, doch kann Niemand mehr als 10 Stimmen in sich vereinigen. Die Verwaltung der Angelegenheiten der Gesellschaft besorgt ein aus 6 Mitgliedern und 3 Ersatzmännern bestehender, von der Generalversammlung gewählter Verwaltungsrath, der seinerseits den Director der Bahn ernennt. Der Sitz der Gesellschaft ist in Frankfurt a. M.

8) Rentabilität.

Die Dividenden betrugen im Jahre 1840 **6**$\frac{2}{5}$ Proc., 1841—45 jedesmal **6** Proc., 1846: **6**$\frac{4}{5}$ Proc., 1847: **6** Proc., 1848: **4**$\frac{2}{5}$, 1849: **4**$\frac{4}{5}$, 1850: **5**, 1851: **5**$\frac{2}{5}$, 1852: **5**$\frac{3}{5}$, 1853: **5**$\frac{4}{5}$, 1854: **6**, 1855: **6**$\frac{4}{5}$, 1856: **7**$\frac{3}{5}$, 1857: **10** Proc.

Dies giebt im Durchschnitt aus den Jahren 1840—1857 jährlich etwa **6**$\frac{1}{7}$ Proc.

9) Reservefonds.

Der Reservefonds wird durch eine Tantième des jährlichen Nettogewinnes, wenn außer derselben eine Jahresdividende von wenigstens **5** Procent unter die Actionaire vertheilt werden kann, gebildet und soll wenigstens **10** Proc. des Actiencapitals betragen. Ende 1852 betrug das Capital-Reserve-Conto **100,000** Fl., wozu für 1852 noch **5000** Fl. und für 1853 ebensoviel, für 1854: **8000** Fl., für 1855: **8000** Fl., für 1856: **35,000** Fl., für 1857: **64,000** Fl. kamen. Bestand Ende 1857: **225,000** Fl. Das Maschinen- und Transportmittel-Reserve-Conto wurde von dem Reinertrag des Jahres 1852 mit **30,152** Fl., für 1853 mit **56,380** Fl., für 1854 mit **49,528** Fl., für 1855 mit **58,491** Fl., für 1856 mit **41,333** Fl., für 1857 mit **100,832** Fl. dotirt.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

15 Locomotiven (nämlich: 8 von Robert Stephenson, 2 von Sharp u. Comp., 2 von Cockerill, 2 von der Maschinenbau-Gesellschaft

in Carlsruhe, 1 von Jacobi, Haniel u. Huyssen in Ruhrort), wovon nur 12 dienstfähig;
103 Personenwagen mit 3739 Plätzen;
118 Güterwagen für 9925 Centner.
(Bestellt sind 25 neue Güterwagen.)

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

126. Teplitz-Aussig (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht von **Teplitz** über Mariaschein, Karbitz, Schönfeld und Türmitz nach **Aussig**, wo sie in die österreichische nördliche Staatsbahn einmündet. Länge: **9567** Klafter oder fast **2½** (genauer **2$\frac{4}{9}$**) d. Meilen. Fortsetzungen in der Richtung nach Carlsbad und Eger bleiben vorbehalten, und zwar soll die Bahn zunächst über Settenz, Ullersdorf, Dux, Bilin, Brüx, Oberleutensdorf, Görkau nach Kommotau und von da einerseits nach Carlsbad, andererseits nach Annaberg fortgesetzt werden.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn fällt von Teplitz aus **50$\frac{7}{8}$** Kl. und steigt **6½** Kl.; die Niveau-Differenz der beiden Endbahnhöfe beträgt **44$\frac{3}{8}$** Kl. Das Maximum der Steigung ist **1** auf **110** und kommt nur einmal unweit Teplitz vor. Etwa die Hälfte der Bahn liegt in Bogen; kleinster Halbmesser **150** Kl. Erd- und Kunstarbeiten sind von keiner großen Erheblichkeit; das größte Bauwerk ist ein die beiden Bahnhöfe bei Aussig trennender Viaduct, **73¾** Kl. lang, mit 15 Oeffnungen, von denen 3 mit Blechträgern überbaut sind. Die Schienen sind breitbasige und wiegen pr. Fuß 21 Wiener Pfund; sie sind durch Hakennägel auf den Schwellen befestigt. Diese letzteren sind von Fichten-, Tannen- und Kiefernholz. In die Hauptbahn münden folgende Zweigbahnen: zur Elbe bei Aussig, **563** Kl.; zur chemischen Fabrik bei Aussig, **250** Kl.; zur Arnold-Zeche und Franz-Josef-Zeche in Türmitz, **160** und **59** Kl.

3) Geschichte.

Vorläufige Concession im April 1856, definitive am 2. August 1856. Bestätigung der Statuten am 10. März 1857. Beginn der Erdarbeiten bei Türmitz am 15. Nov. 1856. Eröffnung der Bahn am 20. Mai 1858. — Die Gründer der Gesellschaft (an deren Spitze sich Fürst **Edmund von Clary-Aldringen** befindet) hatten ihr Augenmerk darauf gerichtet, die Eisenbahn mit Kohlenwerken zu verbinden und dem Kohlenbergbau der Gegend den thunlichsten Aufschwung zu geben, um dadurch der Eisenbahn selbst eine sichere Grundlage zu schaffen. Die erste Generalversammlung am 7. Februar 1858 beschloß jedoch, die früher beabsichtigten Bergbauunternehmungen aufzugeben. Außerdem ermächtigte sie den Verwaltungsrath, eine Vereinbarung der Gesellschaft als Concessionairin für die Vorarbeiten in der Richtung nach Carlsbad und Schwarzenberg mit dem im Besitz einer gleichen Concession befindlichen Teplitz-Bilin-Carlsbader Comité anzustreben.

4) Anlagecapital.

Das statutenmäßige Anlagecapital beträgt **3** Mill. Fl. in Actien à **200** Fl., wozu aber noch **1** Mill. Fl. zur Erwerbung von Kohlenwerken kommen sollten. Durch Beschluß der Generalversammlung am 7. Februar 1858 wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, das Actiencapital auf **2** Mill. Fl. in 10,000 Actien zu reduciren und Prioritäts-Obligationen bis zum Belaufe von **1** Mill. Fl. zu emittiren. Am 4. Mai 1858 wurde diese Prioritätsanleihe im Betrage von **1,050,000** Fl. österr. W. zu **5** Procent in Apoints von **100** Fl. genehmigt.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Dauer des Privilegiums ist auf 80 Jahre vom Datum der Concession an festgesetzt. Nach Beendigung dieser Zeit hat die Eisenbahn sammt Grund und Boden und allen Bauwerken ohne Entgelt und unmittelbar in das volle unbelastete Eigenthum des Staates überzugehen. Nach Verlauf von 12 Jahren hat der Staat jederzeit das Recht, die Concession einzulösen. In einem solchen Falle ist der Gesellschaft bis zum Ablaufe der Concessionsdauer der durchschnittliche Reinertrag der vorausgehenden 7 Jahre (mit Weglassung der zwei ungünstigsten) in halbjährlichen Raten zu bezahlen.

6) Verfassung.

Der Sitz der Gesellschaft — welche die Firma „Aussig-Teplitzer Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft" führt — ist Teplitz. An der Spitze derselben steht ein auf 6 Jahre gewählter Verwaltungsrath von 12 Mitgliedern, von denen wenigstens 7 in Oesterreich und 7 nicht weiter als 12 Meilen von Teplitz entfernt wohnen müssen. Alle 2 Jahre scheiden 2 Mitglieder aus. Bis nach Ablauf von 6 Jahren nach vollständiger Vollendung der Eisenbahn bilden die 12 Gründer der Gesellschaft den Verwaltungsrath. Derselbe ernennt zwei Directoren. — Die Generalversammlungen (welche jährlich im Mai und zwar in der Regel in Teplitz, nach Befinden auch in Prag oder Aussig gehalten werden) bilden die Besitzer von 10 oder mehr Actien, wobei eine Stimme auf je 10 Actien kommt. Niemand kann mehr als 20 eigenberechtigte Stimmen vereinigen. Hierzu können jedoch noch 10 Stimmen in Folge ertheilter Vollmacht abwesender Actienbesitzer kommen.

7) Frequenz und Einnahme.

Im Jahre 1858 betrug die Einnahme für ca. 130,000 Personen und 2 Mill. Ctr. Güter und Baumaterialien zusammen ca. **125,000** Fl.

8) Rentabilität. Reservefonds.

Die Einnahme ist auf **584,000** Fl., die Dividende auf **12** Procent veranschlagt, was aber wohl zu hoch sein dürfte. — Die Actionaire erhalten **5** Procent Zinsen in halbjährlichen Terminen und außerdem eine jährliche Dividende. Vom Reinertrage werden bestritten: 1) die Actienzinsen mit **5** Procent; 2) die Tilgungsquote für den Amortisationsfonds (die Tilgung beginnt ein Jahr nach Vollendung der Bahn und ist innerhalb der Concessionsdauer zu vollenden); 3) Beitrag zum Reservefonds (4 Proc. des Ueberschusses); 4) ein von der Generalversammlung zu bestimmender Antheil des Verwaltungsraths; 5) die Dividende für die getilgten und nicht getilgten Actien (die Inhaber der ersteren erhalten Genußscheine zum Bezug der Superdividende). Die Zurücklegung für den Reservefonds kann vermindert oder ganz unterlassen werden, sobald derselbe **300,000** Fl. C.-M. erreicht hat.

9) Betriebsmaterial.

Als Minimum des Bedarfs wurden bestellt: 4 Locomotiven von

Borsig in Berlin, 20 Personen-, 215 Kohlen-, 30 Schotter-, 30 gedeckte Güter-, 3 Conducteur-, 2 Pferde- und 12 Bahnwagen.

10) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

*127. Tetschen-Warnsdorf (Privatbahn).

Project. Länge (einschließlich einer Zweigbahn von Bensen nach Böhmisch-Leipa) **8** Meilen. Die Vornahme der Vorarbeiten wurde vom österreichischen Handelsministerium im April 1857 bewilligt. Die Gesammtkosten des Baues (incl. Betriebsmittel) sind auf **4,292,079** Fl. veranschlagt. Stationen sollen außer den Endpunkten bei Bensen, Böhmisch-Kamnitz, Windisch-Kamnitz, Schönfeld, Kreibitz, Neudörfel und Niedergrund angelegt werden. An bedeutenden Bauobjecten kommen vor: 3 Tunnels im Kreibitzthale, ein Viaduct bei Kamnitz von 60 Kl. Spannweite, eine Brücke über die Pulsnitz von 40 und eine andere von 20 Kl., 5 Brücken über den Kamnitz- und etwa 20 über den Kreibitzbach.

---

128. Theiß-Eisenbahn (Privatbahn).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Dieses Bahnsystem umfaßt folgende Bahnlinien in Ungarn: 1) von **Pesth** über Jasz-Bereny, Erlau und Miskolcz nach **Kaschau**, **30—35** Meilen; 2) von **Miskolcz** über Tokay nach **Debreczin**, **18** Meilen; 3) von **Czegled** (an der südöstlichen Staatseisenbahn) über Abony, Szolnok, Török-Szent-Miklós, Fegyvernek, Kis-uj-szallas, Karczag, Püspök-Ladány, Kaba, Szoboszló nach **Debreczin**, **20¼** Meilen, mit einer **9** Meilen langen Zweigbahn von Püspök-Ladány über Sáap, Berettyo-uj-Falu und Mezö-Keresztes nach **Groß-wardein**; 4) von **Szolnok** über Puszta-Po, Mezötur, Gyoma, Mezö-Berény, Csaba, Ketegyhaza und Kurtics nach **Arad**, **18⅘** M. (Die letztere Bahn zweigt zwischen Szolnok und Török-Szent-Miklós, 1⅖ M. von Szolnok entfernt, von der unter 3 genannten Bahn ab.) Hierzu wird noch eine Verbindungsbahn von Czegled nach Jasz-Bereny kommen. Gesammtlänge: über **100** Meilen.

2) Beschreibung der Bahn.

1) Zwischen Szolnok und Debreczin kommen 58 Brücken und Durchlässe vor, von denen die 270 Ruthen lange Theißbrücke bei Szolnok, aus 38 Oeffnungen bestehend und aus Holz construirt, die bedeutendste ist. Die Schienen wiegen $20\frac{7}{10}$ Pfd. pr. Fuß.

2) Zwischen Püspök-Ladány und Großwardein kommen 14 Brücken vor.

3) Zwischen Szolnok und Arad kommen 37 Brücken vor, von denen die 104 Ruthen lange über den Körösfluß, aus 13 Oeffnungen bestehend, die bedeutendste ist.

4) Zwischen Debreczin und Miskolcz kommen 83 Brücken (wovon zwei von 111 und 100 Kl. Länge) und 49 Durchlässe vor.

3) Geschichte.

Die Bewilligung zu den Vorarbeiten wurde am 4. Februar 1855 dem Grafen **Georg Andrássy** ertheilt. Am 24. Februar 1856 constituirte sich die Gesellschaft. Am 10. Novbr. 1856 (in Folge allerhöchster Entschließung vom 28. Septbr. 1856) wurde dem genannten Grafen und 26 anderen Gründern (worunter Prinz **August von Sachsen-Coburg-Gotha** und die Fürsten **Paul Esterhazy** und **Ferdinand Breczenheim**) definitive Concession auf 90 Jahre vom 1. Jan. 1858 an ertheilt, wobei denselben die im Bau befindlichen Staatsbahnstrecken von Szolnok nach Debreczin und Großwardein abgetreten wurden. Die Bestätigung der Statuten fand am 11. Novbr. 1856, die erste Generalversammlung am 20. April 1857 statt. Die österreichische Staatseisenbahngesellschaft trat durch Uebereinkommen vom 14. April 1857 (vom Kaiser genehmigt am 11. April 1858) die im Betrieb befindliche Strecke von Czegled nach Szolnok ($3\frac{3}{4}$ Meilen) für 3,800,000 Francs ab, wogegen die Theißbahn-Gesellschaft auf die Fortsetzung der Arader Bahn von Török-Szent-Miklos nach Jasz-Bereny verzichtete. Die Strecke von Szolnok nach Debreczin ($16\frac{3}{10}$ Meilen lang) wurde am 14. Mai 1857 eröffnet, die Zweigbahn nach Großwardein am 22. April 1858, die Bahn nach Arad am 25. Oct. 1858, im Betriebe sind demnach bereits 48—49 Meilen. Im Bau sind 18 Meilen; im Sommer 1859 soll die Bahn von Debreczin nach Miskolcz eröffnet werden. — Die zweite Generalversammlung am 28. April 1858 beschloß den von der Regierung beantragten Bau einer Zweigbahn von

Nyiregyhaza unweit Szigeth nach Gergely bei Nameny (6 Meilen) und die Uebernahme der von der Staatsverwaltung projectirten Marmaroser Bahn von Gergely bis in die Salzgruben von Slatina und Sugatagh (zwischen Debreczin und Miskolcz), **20⅜** Meilen lang, und ermächtigte den Verwaltungsrath, die Verhandlungen wegen Erweiterung der Concession zum Abschluß zu bringen.

4) Anlagecapital.

Das statutenmäßige Actiencapital beträgt **40** Mill. Fl. C.-M. in Actien à **200** Fl., wovon 30 Procent noch im Jahre 1856 eingezahlt wurden. Das Maximum des Anlagecapitals ist auf **55** Mill. Fl. bestimmt. In der außerordentlichen Generalversammlung am 1. Febr. 1858 wurde beschlossen, das Actiencapital von **40** Mill. auf **24** Mill. Fl. zu reduciren, und zwar so, daß von je 5 Actien 2 eingezogen und die 3 übrigen, mit **30** Procent eingezahlten, mit **50** Procent quittirt werden, wobei jedoch den Actionairen vorbehalten bleiben soll, weitere **20** Procent einzuzahlen, um die Reduction zu vermeiden. Um den Ausfall zu decken, wird bei der Wiener Creditanstalt ein **5**procentiges Anlehen von **15** Mill. Fl. contrahirt, wovon je **5** Mill. am 1. März, 1. Juli und 1. October 1858 gezahlt wurden. Die Rückzahlung erfolgt in 66 Annuitäten, und zwar bis 1860 mit **5** Procent, später mit **5⅕** Procent des Anleihebetrags. Die Zweigbahn nach Szigeth ist vorläufig auf **12½** Mill. Fl. veranschlagt. Die Generalversammlung vom 28. April 1858 hat den Wunsch ausgesprochen, die Staatsregierung möge für diesen Bahnbau der Gesellschaft statt der angebotenen **5** Mill. Fl. einen erst nach 10 Jahren verzinslichen Vorschuß von **7** Mill. Fl. bewilligen.

5) Verhältniß zum Staate.

Die Staatsverwaltung leistet eine Garantie von **5⅕** Procent (wovon ⅕ Procent Amortisationsquote) für das Anlagecapital im Maximalbetrage von **55** Mill. Fl. und die Kaufsumme für die Strecke Czegled-Szolnok. Die Schuld an den Staat wird in **5**procentigen Obligationen abgetragen. Auch für die eventuelle Fortsetzung der Bahn von Kaschau nach Galizien mit Zweigbahn nach Wallendorf in der Zips ist der Gesellschaft auf 5 Jahre nach Vollendung der concessionirten Linien das Vorrecht der Concession eingeräumt. Die Bahn von Arad zum Anschlusse an die Strecke Szolnok-Debreczin muß bis Ende 1859, die anderen noch nicht eröffneten Strecken bis Ende 1862 vollendet sein.

Das zweite Geleise ist anzulegen, wenn der einjährige Rohertrag **150,000** Fl. pr. Meile erreicht. — Nach Verlauf von 30 Jahren hat der Staat das Recht, die Concession einzulösen.

6) Verfassung.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Wien. Dieselbe ist constituirt, wenn 30 Procent ihres Actiencapitals eingezahlt sind (dies war der Betrag der ersten Einzahlung). Die Generalversammlung — welche ordentlicher Weise einmal jährlich im März oder April in Wien gehalten wird — besteht aus allen Actionairen, die wenigstens 25 Actien besitzen. Je 25 Actien geben das Recht auf eine Stimme, kein Actionair kann jedoch mehr als 20 eigenberechtigte Stimmen vereinigen; als Bevollmächtigter kann er überdies höchstens 10 Stimmen übernehmen. Die oberste Leitung der Gesellschaft führt der Verwaltungsrath, welcher aus 15 Mitgliedern besteht, die von der Generalversammlung auf 7 Jahre gewählt werden. Für den Fall der Erweiterung des Unternehmens nach Galizien ist die Zahl der Mitglieder vorerst auf 18, sodann auf 21 zu vermehren. Das erste Mal ernennt das Ministerium des Innern den Verwaltungsrath, dieser kann sich im Laufe der ersten 7 Jahre durch Wahl von 3 neuen Mitgliedern verstärken.

7) Frequenz und Einnahme.

Der Betrieb der Strecke von Czegled bis Debreczin lieferte vom 24. Nov. bis 31. Dec. 1857 eine Gesammteinnahme von **72,133** Fl.; die Ausgabe betrug **38,974½** Fl., also der Ueberschuß **33,158½** Fl. Im Jahre 1858 betrug die Einnahme für 236,014 Pers. **404,011** Fl., für 3,116,235 Ctr. **763,183½** Fl., zusammen **1,167,195** Fl.

8) Rentabilität.

Die Einzahlungen auf die Actien werden so lange mit **5** Procent verzinst, bis entweder der Bahnbau ganz vollendet ist, oder das reine Erträgniß der früher vollendeten Bahnstrecken **5** Proc. Zinsen sämmtlicher eingezahlten Actienraten übersteigt. Die Besitzer der verlooften und heimgezahlten Actien erhalten Genußscheine, welche das Recht auf Bezug der Dividende geben, aber keinen Anspruch auf die 5procentigen Zinsen des Actiencapitals.

9) Reservefonds.

Von dem nach Bezahlung der Actien- und Anleihezinsen, der Tilgungsquote für den Amortisationsfonds und der Rückvergütung der vom

Staate (in Folge der gewährten Zinsgarantie) geleisteten Vorschüsse bleibenden Ueberschusse wird der 25ste Theil oder **4** Procent zurückgelegt, um als Reservefonds für unvorhergesehene Auslagen zu dienen. Diese Zurücklegung kann vermindert oder auch ganz unterlassen werden, sobald der Reservefonds den Betrag von einer Million Gulden erreicht hat. Wird der Unternehmungsfonds vergrößert, so wird die Zurücklegung der **4** Procent so lange fortgesetzt, bis der Reservefonds den 40sten Theil des Gesellschaftscapitals erreicht hat.

10) **Betriebsmaterial.**

Angekauft sind 4 Locomotiven der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft und 25 Locomotiven aus der Wiener Maschinenfabrik derselben, sowie 798 Wagen.

---

*129. Thorn-Tilsit (Privatbahn).

Project. Die Länge dieser Bahn über Deutsch-Eylau, Osterode und Gumbinnen wird **48** Meilen betragen. Eine gleichfalls projectirte Bahn von Thorn nach Königsberg (36½ M.) fällt in der ersten Hälfte ihrer Länge, bis Osterode, mit jener zusammen.

---

130. Thüringische Eisenbahn (Privatbahn).

1) **Länge und Bahnlinie.**

Befahrene Länge Ende 1858: über **29¾** d. M. Die Hauptbahn geht in südlicher, später westlicher Richtung von **Halle**, wo ihr Bahnhof unmittelbar neben dem der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn liegt, die Elster und bald nachher die Saale überschreitend nach Merseburg, dann über Corbetha, Weißenfels, Naumburg, Kösen, Sulza, Apolda, Weimar, Vieselbach, **Erfurt**, Neudietendorf, Gotha, Fröttstedt (wo links eine Pferdebahn nach Waltershausen abgeht*),

---

*) Diese ist ½ Meile lang, hat 38,400 Thlr. gekostet, gehört der sachsen-gothaischen Regierung und wurde 1848 hergestellt. Größte Steigung 1 : 80, höchster Damm 9 Fuß, tiefster Einschnitt 5 Fuß. Die Schienen wiegen pr. Fuß 5½ Pfund.

Wutha, Eisenach, Herleshausen nach **Gerstungen**, wo sie sich an die hier beginnende Friedrich-Wilhelms-Nordbahn anschließt. Von Corbetha geht eine $4\frac{1}{4}$ Meilen lange Zweigbahn über Dürrenberg, Kötschau und Markranstädt nach **Leipzig**. Im Bau begriffen und so gut als vollendet ist eine andere Zweigbahn von **Weißenfels** über Teuchern, Zeitz, Hartmannsdorf bei Krossen (1 St. von Eisenberg), Köstritz und Langenberg nach **Gera**, ca. 8 Meilen lang. Von der bis jetzt befahrenen Bahnlänge liegen etwa 10 Meilen auf sachsen-weimarischem, $6\frac{1}{2}$ Meilen auf sachsen-gothaischem, $2\frac{3}{10}$ Meilen auf sächsischem, 11 Meilen auf preußischem Gebiete.

2) Beschreibung der Bahn.

a) Hauptbahn. Mit Ausnahme von 2 Meilen hat die Bahn von Naumburg bis Eisenach (Ende 1857 auf $17\frac{1}{8}$ M.) doppeltes Geleise. Der Oberbau besteht aus breitbasigen Schienen, pr. Fuß theils 18, theils 22 Pfd. schwer, und zwar liegen auf dem größten Theile der Bahn schwerere Schienen, die leichteren sollen möglichst bald ganz entfernt werden. Neuerdings werden Schienen von 24—25 Pfund angewendet.

Horizontal sind 8416, steigend 25,625, fallend 16,271 Ruthen. Die größte Steigung 1 auf 150 kommt nur dreimal vor. Die Steigung beträgt zusammen $1239\frac{1}{3}$, das Fallen $871\frac{2}{3}$, die Höhendifferenz der Endpunkte also $367\frac{2}{3}$ Fuß, und zwar liegt der Anfangspunkt 346, die tiefste Stelle der Bahn bei Merseburg $312\frac{1}{4}$, die höchste Stelle bei Gotha 1049, der Endpunkt $713\frac{2}{3}$ F. über dem Meeresspiegel.

Die geraden Bahnstrecken sind zusammen $15\frac{2}{3}$ Meilen, die in Curven liegenden $9\frac{1}{2}$ Meilen lang. Nur drei der ersteren sind über 1000 Ruthen, nämlich resp. 2287, 1235 und 1207 Ruthen lang. Die Krümmungshalbmesser betragen 150—1500 Ruthen.

Das ganze für die Bahn erworbene Terrain beträgt 3685 preuß. Morgen.

Die Erd- und Kunstarbeiten waren sehr bedeutend. Die Zahl der bewegten Schachtruthen ist 2,016,500. Zwischen Weimar und Erfurt kommen Einschnitte von 64 Fuß Tiefe vor, bei Apolda ein Damm von 70 Fuß Höhe und 250 Ruthen Länge.

Die bedeutendsten Brücken sind: eine über die Elster, 12 Bogen, 600 Fuß lang; 9 über die Saale, zusammen 57 Bogen; 2 über den Gotthardsteich bei Merseburg, 4 über die Ilm, 3 über die Gera, 6 über die Hörsel, eine über die Werra u. s. w. Wo die Bahn die Festungs-

werke von Erfurt durchschneidet, sind 2 kleine Tunnels, 23 und 10 R. lang, angelegt. Die Gesammtzahl der ausgeführten Kunstbauten (Brücken, Durchlässe, Viaducte u. s. w.) beträgt über 600, worunter 65 größere Brücken mit 320 Oeffnungen, 269 kleinere Brücken, 30 Ueber- und 73 Unterführungen von Wegen, 193 Seitendurchlässe, 22 Futtermauern, endlich 8 Durchstiche der Flüsse Saale, Gera, Ilm und Hörsel, mit Verlegung des Flußbettes.

b) Zweigbahn nach Leipzig. Horizontal sind **2016**, steigend **3273**, fallend **3050** Ruthen. Die größte Steigung ist **1** auf **120**. Das Steigen beträgt zusammen **184**, das Fallen **191¼** Fuß. Die geraden Strecken sind **6766**, die Krümmungen **1572** Ruthen lang (unter jenen sind zwei von **2100** und **1935** Ruthen Länge). Kleinster Radius **150** Ruthen. Die bedeutendsten Brücken sind die über die Saale (20 Oeffnungen), Elster und Parthe.

3) **Geschichte.**

Nachdem am 20. December 1841 zwischen Preußen, Kurhessen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Gotha ein Staatsvertrag über eine Eisenbahn von Halle nach Cassel abgeschlossen worden war, bildeten sich in den Städten, Halle, Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt und Eisenach im Jahre 1842, später auch in Gotha Actienvereine, aus deren Mitte am 25. März dess. J. ein provisorischer Ausschuß zusammentrat. Im Frühjahr 1843 wurden die technischen Vorarbeiten begonnen. Ende Februar 1844 wurde zur Subscription von Actien aufgefordert. Am 10. Mai dess. J. kam durch Commissarien der betheiligten 3 Regierungen in Gemäßheit eines neuen, von denselben am 19. April dess. J. abgeschlossenen Vertrags über die Ausführung der Eisenbahn das Gesellschafts-Statut zu Stande. Am 3. August dess. J. fand in Erfurt die erste Generalversammlung statt. Am 20. Aug., 10. und 13. Septbr. dess. J. ertheilten die Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Coburg-Gotha ihre Concession. Im October dess. J. begann der Bau unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Mons** und schon am 19. Mai 1846 wurde eine Probefahrt von Halle nach Merseburg unternommen, am 6. Juni dess. Jahres aber die erste Strecke von Halle bis Weißenfels eröffnet. Rasch folgten nun die Eröffnungen der anderen Strecken aufeinander: am 19. December 1846 von Weißenfels bis Weimar; am 1. April 1847 von Weimar bis Erfurt; am 10. Mai dess. J. von Erfurt bis Gotha; am 24. Juni dess. J.

von Gotha bis Eisenach; die letzte Strecke, von Eisenach bis Gerstungen, wurde erst nach längerer Pause am 25. September 1849 eröffnet. — Die Generalversammlung am 28. Octbr. 1851 beschloß die Ausführung der in Folge des Staatsvertrages vom 6. März 1848 anzulegenden Zweigbahn von Corbetha nach Leipzig. Aber erst am 19. Febr. 1855 ertheilte die preußische, am 15. März 1855 die sächsische Regierung die erforderliche Concession. Der Bau wurde so energisch betrieben, daß die Eröffnung dieser Zweigbahn bereits am 22. März 1856 erfolgen konnte. — Die Generalversammlung am 17. Septbr. 1855 beschloß, der Direction zur Bildung einer Werra-Eisenbahn-Gesellschaft Ermächtigung zu ertheilen und sich an dem Unternehmen derselben mit **1** Mill. Thlr. zu betheiligen (s. Werra-Eisenbahn). — Am 19. October 1855 wurde von der Generalversammlung der beantragte Bau einer Bahn von Weißenfels über Zeitz und Gera bis zur bayerischen Grenze in der Richtung nach Hof bewilligt. Die Generalversammlung am 30. Juni 1856 beschloß, die Bahn von Weißenfels nach Gera sofort nach erhaltener Concession in Angriff zu nehmen, ohne dies von der bisher von Bayern verweigerten Fortführung nach Hof abhängig zu machen. Am 17. Novbr. 1856 wurde die preußische Concession zur Eisenbahn von Weißenfels über Zeitz nach der Landesgrenze in der Richtung nach Gera ertheilt, am 2. April 1857 aber ein Vertrag zwischen Preußen und Reuß j. L. in Betreff der Fortführung nach Gera, und am 23. Novbr. 1857 ein Vertrag zwischen Preußen, Reuß j. L. und Altenburg über die Führung der Bahn zwischen Zeitz und Köstritz durch altenburgisches Gebiet abgeschlossen. Die Strecke von Weißenfels bis Zeitz, **3** M. lang, ist am 9. Febr. 1859 eröffnet worden; die Eröffnung bis Gera steht nahe bevor. — Die Fortsetzung der Weißenfels-Geraer Bahn nach Hof hat die Direction nach Fertigung der Vorarbeiten und der Kostenanschläge dem Vernehmen nach als zu kostspielig aufgegeben.

4) Anlagecapital.

1) Actiencapital: **9** Mill. Thlr. in Actien zu **100** Thlr. Den vierten Theil des Actiencapitals oder **2¼** Mill. Thlr. haben die drei betheiligten Staatsregierungen übernommen, nämlich Preußen **810,000** Thlr., Sachsen-Weimar **900,000** Thaler, Sachsen-Gotha **540,000** Thlr., so daß die Zahl der Privatactien nur **67,500** beträgt.

2) Prioritäts-Anleihen: **11,900,000** Thaler in Apoints zu ***1000, 500, 200*** und **100** Thaler, nämlich: a) Anleihe von **4** Mill.

Thlr. zu 4½ Procent, beschlossen 31. Mai 1847, genehmigt 23. Juli dess. Jahres. (Der ursprüngliche Anleiheplan mit 3½ Procent Zinsen und steigender Prämie für die ausgeloosten Prioritäts-Actien, ganz übereinstimmend mit dem der Leipzig-Dresdener Eisenbahngesellschaft, konnte nicht ausgeführt werden; der abgeänderte wurde am 1. Februar 1848 genehmigt. Zur Tilgung dient von 1849 an ½ Procent nebst den ersparten Zinsen.) b) Anleihe von **1** Mill. Thlr. zu **5** Proc., beschlossen am 29. Juni 1850 und 28. Octbr. 1851, mit Privilegium vom 1. März 1852. Die Tilgung mit ½ Procent beginnt 1852 und endigt 1901. (Diese Obligationen sind den beiden betheiligten sächsischen Staatsregierungen gegen ein Darlehn von gleichem Betrage zu 3¾ Procent in Papiergeld verpfändet.) c) Anleihe von **3** Mill. Thlr. zu **4½** Procent nach dem Privilegium vom 19. Febr. 1855. Zur Amortisation wird von 1857 an mindestens ½ Procent verwandt. Die Auszahlung des Capitalbetrags erfolgt zuerst am 1. Juli 1857. Die Kündigung der Anleihe darf nicht vor dem 1. Jan. 1860 erfolgen. d) Anleihe von **3,900,000** Thlr. zu **4½** Procent nach dem Privilegium vom 17. Novbr. 1856. Die Tilgung mit ½ Procent beginnt 1861. Kündigung nicht vor dem 1. Januar 1863.

Das gesammte Anlagecapital beträgt demnach **20,900,000** Thlr. oder pr. M. ca. **550,000** Thlr. Verwendet waren Ende 1857 für die Hauptbahn **14,005,810** Thlr., für Weißenfels-Leipzig **2,588,130** Thlr., für Weißenfels-Gera **1,131,669** Thlr. Von der befahrenen Bahnlänge kostet daher die Meile **557,215** Thlr.

4) Verhältniß zum Staate.

Für die von den betheiligten drei Regierungen übernommenen Staatsactien haben jene für den Fall, daß nach Eröffnung des Betriebes der ganzen Bahn von Halle bis Eisenach die Einnahme eines Betriebsjahres nach Abzug der laufenden Unkosten, sowie des zur Bildung eines Reservefonds nöthigen Betrags einen Reinertrag von drei Procent für das ganze Actiencapital nicht ergeben sollte, auf eine Dividende so weit verzichtet, als es nöthig ist, um für die übrigen ¾ des Actiencapitals eine Dividende von **3** Procent zu gewähren. Dieses Nachstehen hört jedoch nach Ablauf der ersten 30 Betriebsjahre auf, und fällt schon früher hinweg, wenn nach den ersten 10 Betriebsjahren 5 Jahre hintereinander für das ganze Betriebsjahr jährlich eine Dividende von **4** Procent oder darüber aufkommt. Im Uebrigen sind die Bestimmungen des

preußischen Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 maßgebend. Der Ertrag der Abgabe, welche in Preußen von dem Reinertrage des Unternehmens in seiner ganzen Ausdehnung wird erhoben werden, soll ausschließlich zur Amortisation des in dem Unternehmen angelegten Privat-Actiencapitals verwendet werden, und zwar in der Art, daß Actien nach dem Tagescurse angekauft werden und auch die Dividenden der angekauften Actien diesem Fonds zufließen. An dem Amortisationsfonds soll jeder der betheiligten Regierungen ein nach dem Längenverhältnisse der Bahnstrecken zu berechnender Antheil zustehen, so daß, wenn dereinst die Amortisation zu Stande gebracht sein wird, die in jedem Gebiete gelegene Bahnstrecke in das Eigenthum der Regierung übergeht. Mit allen das Unternehmen in seiner Gesammtheit angehenden Anträgen hat sich die Gesellschaft zunächst an die dazu von der preußischen Regierung bezeichnete Behörde zu wenden.

6) **Verfassung.**

Die Generalversammlungen werden der Regel nach im zweiten Quartale jedes Jahres und abwechselnd in den Städten Halle, Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha, Eisenach gehalten. Nur Besitzer von **5** oder mehr Actien nehmen daran Theil. Auf **5—10** Actien kommt eine Stimme, darüber hinaus auf je **10** Actien eine Stimme, doch kann kein Privatactionair mehr als 10 Stimmen in Anspruch nehmen. Den Staatsregierungen steht in jeder Generalversammlung ein Viertheil der gesammten Stimmen zu und zwar dergestalt, daß von diesem Viertheil auf Preußen $\frac{9}{25}$, auf Sachsen-Weimar $\frac{2}{5}$, auf Sachsen-Coburg-Gotha $\frac{6}{25}$ fallen.

Der Verwaltungsrath besteht aus 12 Mitgliedern, nämlich den drei von den hohen Regierungen bestellten Directionsmitgliedern und 9 von der Generalversammlung gewählten Mitgliedern, worunter mindestens 2 aus Sachsen-Weimar und 2 aus Sachsen-Gotha. Die Versammlungen desselben finden nach den Bestimmungen der Direction in Erfurt, Weimar oder Gotha statt.

Die Direction hat ihren Sitz in Erfurt und besteht aus 7 Mitgliedern, worunter 3 von den hohen Regierungen ernannte. Die übrigen 4 Mitglieder, sowie 4 Stellvertreter werden vom Verwaltungsrathe aus der Zahl der in Erfurt, Weimar und Gotha wohnenden Actionaire bestellt, und zwar muß mindestens ein Mitglied und ein Stellvertreter aus jeder dieser 3 Städte erwählt werden.

Ihr Domicil hat die Gesellschaft in Erfurt.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			f. Pers.	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1846	110308	99121	31119	8551	. . . .	39670	32422	7248
1847	683318	1021094	315488	188893	5114	509495	211452	298043
1848	632943	1052009	288807	215490	24808½	529105	269815	259290
1849	685784	1130449	327483	238432	38817	604732	284866	319866
1850	740365	1471299	442051	308480	54703	805234	321757	483477
1851	766463	1917035	448551	361374	38853½	848779	354292	494487
1852	774227	2640294	466270	511073	78652	1055995	389836	666159
1853	784188	3008049	514938	609997	71116	1196051	460224	735827
1854	754976	3763803	527419	708730	96485	1332635	566163	766472
1855	775133	4723808	552759	813234	103110	1469103	585408	883695
1856	909002	5465655	674926	954222	142696	1771843	730337	1041506
1857	988356	6589521	740308	1118433	162319	2021060	860442	1160618
1858	. . .	. . . .	682180	1021470	. . . .	1703650*)	. . .	. . . .

Bei den transportirten Gütern sind die frachtfreien Dienstgüter nicht mitgerechnet (1854: 87,322, 1855: 88,985, 1856: 141,000, 1857: 209,662 Ctr.). — In der Einnahme sind immer auch die aus dem Vorjahre gebliebenen Baarbestände enthalten (1854: 14,845, 1855: 12,903, 1856: 42,444, 1857: 42,197 Thlr.).

Nach Procenten der Brutto-Einnahme betrugen die Ausgaben 1846: **81¾**, 1847: **41½**, 1848: **51**, 1849: über **47**, 1850: **40**, 1851: **41¾**, 1852: fast **37**, 1853: **38½**, 1854: **42½**, 1855: **39⅚**, 1856: **41⅕**, 1857: **42⁴⁄₇** Procent.

8) Rentabilität.

Die Verzinsung aus dem Baufonds mit **4** Procent hat mit dem Schlusse des Jahres 1847 aufgehört. Als Dividenden wurden für die Privatactien vertheilt für 1848: **2**, für 1849: **2**, für 1850: **3**, für 1851: **3**, für 1852: **4⅙**, für 1853: **4⅔**, für 1854: **5**, für 1855: **6**, für 1856: **6¾**, für 1857: **7** Procent; dies giebt im Durchschnitt über **4⅓** Procent jährlich. Die Staatsactien dagegen erhielten aus den Jahren 1848—1850 keine Dividende; für 1851: **1** Procent, für die folgenden Jahre dieselbe Dividende wie die Privatactien.

*) Vorbehaltlich späterer Festsetzung.

9) Reservefonds.

Zur Bildung eines Reservefonds wird jährlich aus dem Reinertrage ½ Procent des Stammactiencapitals vorweg entnommen. Doch darf sich der Bestand des Reservefonds nicht höher als auf **5** Procent des Actiencapitals belaufen.

Am Schlusse des Jahres 1851 war der Bestand des Reservefonds **156,906½** Thlr.; Ende 1852: **197,889** Thlr.; Ende 1856: **291,354** Thaler; Ende 1857: **330,497** Thlr.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:
50 Locomotiven, sämmtlich mit 6 Rädern und mit Expansion (darunter 15 von Stephenson, 34 von Borsig, 1 von Cockerill);
46 Tender;
82 Personenwagen mit 3947 Plätzen;
30 Passagiergepäckwagen;
875 Güterwagen mit zus. 96,622 Ctr. Ladungsfähigkeit und
13 Viehwagen.
(Ungerechnet sind hierbei 71 Dienstwagen.)

11) Actiencurs. Siehe Anhang.

Trier-Saarbrücken, siehe Saarbrücken-Trier-Luxemburg.

---

*131. Ulm-Kempten (Privatbahn).

Project. Länge: **12$\frac{1}{10}$** M., wovon jedoch eine Meile bereits gebaut ist. Die Bahn soll im Thale der Iller längs der Grenze zwischen Württemberg und Bayern hinlaufen und Memmingen berühren, wo sich ein Comité gebildet hat. An die württembergische Staatsbahn soll sie sich bei Offenhausen, 3500 F. von Ulm, an die bayerische bei Betzigau oder

Wildpolzried (2 Stunden von Kempten) anschließen*). Die Baukosten werden für ein Geleise nur auf $4\frac{1}{2}$ Mill. Fl. rh. berechnet.

*132. Viersen-Venloo (Privatbahn).

Project. Länge: $3\frac{1}{4}$ Meilen. Capital **950,000** Thlr. Für jede der beiden in Betracht kommenden Linien: 1) über Süchteln und 2) über Dülken und Kaldenkirchen hat sich ein Comité gebildet; jedes derselben wurde im J. 1855 von der preußischen Regierung zur Annahme von Actienzeichnungen autorisirt.

*133. Voigtländische Eisenbahn (Privatbahn).

In Vorschlag sind mehrere Linien: 1) von Plauen über Oelsnitz, Adorf, Elster, Asch nach Eger, $7\frac{1}{2}$ Meilen, wovon $3\frac{1}{2}$ Meilen in Sachsen und **4** Meilen in Böhmen; 2) von Herlasgrün an der sächsisch-bayerischen Staatseisenbahn über Treuen, Auerbach, Falkenstein, Schöneck nach Adorf u. s. w.; 3) von Eibenstock über Klingenthal nach Falkenau. Die Ausführung aller dieser Bahnlinien dürfte in sehr weiter Ferne liegen.

134. Werra-Eisenbahn
(Privatbahn ohne eigenen Betrieb).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn geht von **Eisenach** über Marksuhl, Salzungen, Immelborn, Wernshausen, Wasungen, Walldorf, **Meiningen**, Grimmenthal, Themar, Hildburghausen, Eisfeld nach **Coburg**. Von da geht eine Zweigbahn über Oeslau und Neustadt a./H. nach **Sonneberg**, und eine Anschlußbahn nach **Lichten-**

*) Für den Fortbau nach Füßen und Tyrol würde sich weit mehr der Anschluß an die bayerische Bahn bei Günzach empfehlen; auch wird aus anderen Gründen vorgeschlagen, die Bahn von Günzburg an der Augsburg-Ulmer Bahn ausgehen und über Krumbach, Babenhausen, Memmingen und Ottobeuern laufen zu lassen.

fels an der bayerischen Staatsbahn. Diese letztere nicht mitgerechnet beträgt die Gesammtlänge **20** Meilen, wovon **2⅓** Meilen auf weimarischem, **13⅙** M. auf meiningischem, **4½** M. auf coburgischem Gebiet. Auf die Hauptbahn kommen **17¼**, auf die Zweigbahn **2¾** Meilen. (Die Bahnstrecke von Coburg nach Lichtenfels ist fast **2¾** Meilen lang.)

2) Beschreibung der Bahn.

Die größte Steigung von **1** auf **50** kommt nur auf einer Strecke von **1285** Ruthen bei Eisenach vor; an zwei anderen Stellen kommen auf kurze Strecken Steigungen von **1** auf **77** vor, im ganzen übrigen Verlaufe der Bahn übersteigt die Steigung das Verhältniß **1 : 100** nicht. — Die größten Kunstbauten sind ein Tunnel bei Eisenach von **1733** F. Länge, außerdem Uebergänge über das Eldethal bei Eppichnellen, **67** F. hoch, Brücken über die Werra bei Salzungen (11 Bogen), Wasungen (5 Bogen), Reurieth (4 Bogen) und Veilsdorf (3 Bogen) und ein Viaduct über die Schleuße bei Beßra. Für den Oberbau sind Vignoles-Schienen von 22—23 Pfd. Schwere pr. Fuß verwandt, die auf eichenen Querschwellen mit Hakennägeln befestigt sind.

3) Geschichte.

Verträge zwischen Bayern, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg-Gotha und Sachsen-Weimar vom 4. Juni 1845 und 24. Sept. 1852. Nach denselben baut Bayern die Strecke von **Lichtenfels** bis **Coburg**. Verträge zwischen den gedachten drei sächs. Regierungen vom 16. Sept. 1847 und 16. Oct. 1855. Die betreffenden herzogl. sächsischen Staaten haben eine Zinsgarantie von **4** Proc. auf 10 Jahre übernommen, und zwar Meiningen für **4** Mill., Weimar und Coburg für je **2** Mill. Thlr.; außerdem hat jeder dieser drei Staaten sich bei der Actienzeichnung mit **500,000** Thlr. betheiligt. Darauf wurde das zur Constituirung der Gesellschaft erforderliche Capital von **5** Mill. Thlr. Anfang Dec. 1855 subscribirt; am 19. Dec. war die Gesellschaft statutenmäßig constituirt, am 20. und 21. Dec. wurde die Concession vollzogen und am 28. Jan. 1856 fand die erste Generalversammlung zu Meiningen statt. An demselben Tage wurde der Verwaltungsrath gewählt und ein Vertrag zwischen der Gesellschaft und der thüringischen Eisenbahndirection geschlossen, durch welchen letztere den Bau und Betrieb für Rechnung der Gesellschaft auf 10 Jahre übernommen hat. Der Bau, welchen Oberingenieur **Büchner** leitete, wurde bei Themar am 18. Febr. 1856 in

Angriff genommen und im Herbste 1858 vollendet. Nach einer mit der bayerischen Regierung am 23. März 1857 geschlossenen Convention baut Bayern die Strecke von Lichtenfels bis zur Grenze, die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft die Strecke von Coburg bis zur Grenze und zwar beide auf Kosten der bayerischen Staatscasse (veranschlagt auf 3 Mill. Fl.). Die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt den Betrieb der ganzen Strecke auf eigene Rechnung auf 40 Jahre gegen ein Pachtgeld von **4** Procent des Baucapitals und hat außerdem zur Abtragung desselben eine jährliche Annuität an Bayern zu zahlen; nach vollendeter Erstattung des Baucapitals geht das Eigenthum der gedachten Strecke an die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft über. — Die Strecke von Eisenach bis Coburg und resp. Sonneberg wurde am 1. Nov. 1858 feierlich eingeweiht und am Tage darauf dem Verkehr übergeben; dagegen wurde die Strecke von Coburg bis Lichtenfels erst am 24. Jan. 1859 eröffnet.

4) Anlagecapital.

Actiencapital: a) **8** Mill. Thlr. in Actien zu **100** Thlr., wovon jedoch ursprünglich nur **5,006,900** Thlr. in 50,069 Actien subscribirt worden sind und wovon Weimar **500,000**, Sachsen-Meiningen **500,000**, Sachsen-Coburg **500,000**, die thüringische Eisenbahngesellschaft **1** Mill. Thlr. übernommen haben. b) Anleihe: **3¼** Mill. Thlr. in Prioritäts-Obligationen, mit **5** Proc. Zinsen und ½ Proc. Amortisation von 1868 an, emittirt nach Beschluß der Generalversammlung am 23. März 1857. Die Obligationen zerfallen in **2500** Lit. A. à **500** Thlr., **5000** Lit. B. à **200** Thlr., **1000** Lit. C. à **100** Thlr. Den Inhabern ist soweit nöthig die Zinsengarantie der herzogl. sächs. Regierungen abgetreten worden.

Das realisirte Anlagecapital beträgt hiernach **8,256,900** Thlr., wovon aber voraussichtlich nur **7,886,441** Thlr. erforderlich sein werden.

5) Verhältniß zum Staate.

Die betreffenden drei großherzogl. und herzogl. sächs. Regierungen garantiren auf 10 Jahre **4** Procent Zinsen gegen spätere Wiedererstattung der hiernach zu zahlenden Zuschüsse. Auf 25 Jahre ist die Gesellschaft von Grundsteuer und Bezirkslasten befreit. Das Bahneigenthum soll keinenfalls vor Ablauf von 30 Jahren an die betreffenden Staaten abgetreten werden, und auch dann nur gegen volle Entschädigung nach Wahl der Gesellschaft.

6) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihr Domicil in Meiningen. Die Generalversammlungen werden abwechselnd in Eisenach, Meiningen, Hildburghausen und Coburg gehalten; an denselben können nur solche Actionaire Theil nehmen, welche wenigstens 5 Actien besitzen. Je 10 Actien geben eine Stimme, aber mehr als 10 Stimmen kann kein Actionair in Anspruch nehmen. — Der Verwaltungsrath besteht aus 12 Mitgliedern, worunter 4 von den betreffenden Staatsregierungen zu bestellende (2 von Meiningen, nämlich der Vorsitzende und dessen Stellvertreter, 1 von Weimar, 1 von Coburg-Gotha).

7) Betriebsmaterial.

Bestellt sind 20 Locomotiven bei Borsig in Berlin.

---

*135. Weser-Bahn.

Project. Diese Bahn soll von **Herford** an der Cöln-Mindener Bahn entweder über Lemgo und Pyrmont, oder über Detmold und Nieheim nach **Höxter**, von da über Holzminden und Stadt-Oldendorf nach **Kreiensen** an der hannoverschen Südbahn gehen, eventuell mit einer Zweigbahn von **Nieheim** nach **Bule** an der westphälischen Staatsbahn. Dem Vernehmen nach ist kürzlich in Berlin eine Uebereinkunft geschlossen worden, nach welcher Preußen von Paderborn bis zur Weser, Braunschweig von Kreiensen bis zur Weser bei Höxter baut. Beide Bahnen sollen im Herbst 1862 vollendet sein.

---

136. Königl. Preuß. Westphälische Staatseisenbahn.

---

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn zerfällt in 3 Theile. a) Die Hauptbahn von Haueda bis Hamm (Länge: **35,898** pr. Ruthen oder **18$\frac{1}{5}$** M.) verbindet die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn mit der Cöln-Mindener Eisenbahn und geht von **Haueda** als dem westl. Endpunkte der erstern über

Warburg, Bonenburg, Willebadessen, Buke, **Paderborn**, Salzkotten, Gesecke, **Lippstadt**, Benninghausen, Sassendorf, Soest (wo der Dortmund-Soester Flügel der bergisch-märkischen Eisenbahn einmündet), Welver nach **Hamm**, wo sie in die Cöln-Mindener Bahn mündet. Die Strecke von Warburg bis zur hessischen Grenze, $\frac{3}{8}$ M., ist im Betriebe der Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn. b) Von Hamm nach Münster, $4\frac{7}{10}$ M., s. Münster-Hamm. c) Von Münster nach **Rheine** über Greven, Emsdetten und Mesum, $5\frac{1}{6}$ M. Von Rheine ist die Bahn mit einem Zweige links nach der hannov. Landesgrenze bei Salzbergen, mit dem andern rechts nach Osnabrück weiter geführt; mit diesen Fortsetzungen, $6\frac{5}{6}$ pr. M. lang, beträgt die Gesammtlänge der Bahn über **34½** pr. M., doch ist die Strecke von Salzbergen über Rheine nach Osnabrück an Hannover verpachtet, und der eigene Betrieb der westphälischen Staatseisenbahn umfaßt daher nur eine Gesammtlänge von **27½** d. Meilen (54,200 pr. Ruthen).

2) Beschreibung der Bahn *).

Die Bahn hat nur ein Geleise; theilweise ist der Bahndamm nur 16 Fuß breit. Die Schienen sind hochkantige, wiegen pr. Fuß 18, resp. 20 Pfd. und liegen auf Querschwellen von Eichenholz.

Von Hamm bis Paderborn, wo die Bahn in ziemlich ebenem Lande liegt, beträgt das Steigen im Ganzen **420**, das Fallen **241½** Fuß, die größte Steigung **1** auf **167**. Weit schwieriger ist die Strecke zwischen Paderborn und Haueda, die das Eggegebirge zu überschreiten hat, dessen Kamm an den niedrigsten Punkten zu einer Erhebung von etwa **1100** F. über dem Meeresspiegel ansteigt. Von der ganzen Bahn sind von Hamm aus **6482** R. horizontal, **11,428** R. steigend und **17,924** R. fallend; das Steigen beträgt im Ganzen **906½**, das Fallen **1275¼** Fuß, das Maximum der Steigung **1** auf **60**. Das letztere kommt nur auf einer kurzen Strecke von **130** R. vor; diese ausgenommen ist die stärkste Steigung **1** auf **100**. In geraden Strecken liegen über **12** M.; der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt **150** R. Die Dämme sind bis **126** F. hoch, die Einschnitte bis **74** Fuß tief. Die Kunstarbeiten bestehen in 4 Viaducten (von denen der Beeke-Viaduct bei Altenbecken 1535 Fuß lang, der Dune-Viaduct bei Neuenbecken 725 F. lang und 110 F. hoch, die beiden andern 418 und 431 F. lang, alle 84—114 F. hoch sind), 2 größeren eisernen Brücken, 23 kleineren Brücken und 227 Durchlässen.

*) Bezieht sich nur auf die Hauptbahn.

Sämmtliche Strecken enthalten 65 Brücken über 12 Fuß Weite und 456 kleinere Brücken und Durchlässe.

3) Geschichte.

Im Jahre 1844 bildete sich in Paderborn ein Comité, dem durch Rescript des Finanzministeriums vom 18. Septbr. dess. J. eine Unterstützung von **190,000** Thlr. aus einem Legat des Königs Friedrich Wilhelm III. und die unentgeltliche Verabfolgung der auf Staatskosten bearbeiteten Kostenanschläge zugesichert wurde.

In Folge einer am 26. März 1845 vom Comité erlassenen Einladung zur Subscription trat eine Actiengesellschaft zusammen, die sich in der Generalversammlung zu Paderborn am 29. Mai dess. J. mit einem Capitale von **5,500,000** Thlr. unter dem Namen der „Cöln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn-Gesellschaft" constituirte und am 4. Juli 1846 definitive Concession erhielt. Bereits am 24. Febr. dess. J. wurde der Bau unter Leitung des Oberingenieurs **Pickel** begonnen. Bald nachher traten Zerwürfnisse ein, in deren Folge die Gesellschaft am 20. Sept. und 3. Dec. 1848 ihre Auflösung und die Abtretung der Bahn an den Staat beschloß. Die letztere erfolgte am 23. Dec. dess. J. und die Auflösung der Gesellschaft wurde durch Verordnung vom 7. Jan. 1850 genehmigt. Im Nov. 1849 nahmen die preußischen Kammern ein Gesetz an, in welchem die Regierung ermächtigt wurde, die westphälische Eisenbahn für Rechnung des Staats zur Ausführung zu bringen und zu diesem Zweck die Cöln-Minden-Thüringer Verbindungsbahn nach Maßgabe des unter dem 23. Dec. 1848 mit dem Bevollmächtigten der Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrags für den Staat zu erwerben. Die Eröffnung der Bahn erfolgte in nachstehenden Abtheilungen:

1) am 1. Octbr. 1850 von Hamm bis Paderborn, **10¼** Meilen;
2) am 28. März 1851 von Warburg bis Haueda, ½ Meile;
3) am 22. Juli 1853 von Paderborn bis Warburg, 7½ Meilen.

Seit 1. Januar 1855 bildet auch die Münster-Hammer Strecke einen Bestandtheil dieser Bahn. Am 23. Juni 1856 wurde die Fortsetzung derselben von Münster nach Rheine in Betrieb gesetzt.

4) Anlagecapital.

Bis Ende 1857 waren für die Hauptbahn **8,784,066** Thlr. oder r. Meile **482,065** Thlr., für die Münster-Hammer Bahn **1,590,407**

Thlr. oder pr. Meile **337,649** Thlr., für die Bahn von Münster nach Rheine **2,317,148** Thaler oder pr. Meile **445,818** Thaler verwandt. Dies giebt zusammen **12,691,621** Thlr. oder pr. Meile **451,185** Thlr.

5) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Betriebs-Ausgabe	Reine Einnahme
			f. Pers.	für Güter	außerd.	zusammen		
		Centner	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1850	96020	181754	24501	11263	637	36401	18335	18066
1851	291484	1122121	78658½	55434	7709	141801	109470	32331
1852	261214	1927308	78598	82490	10188	171276	133586	37690
1853	189140	2237949	101948	125205	15011	242164	158900	83264
1854	234785	3231113	117983	216558	26297	360838	272119	88719
1855	266215	3952952	120996	274983	34699	430678	350267	80411
1856	587246	5529295	209230	376782	29898	615910	508470	107440
1857	696049	6768411	253744	500863	33363	787970	556092 **)	231878
1858	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. .	924054 *)	. . . .	. . .

Nach Procenten der Einnahme betrug die Ausgabe 1850: **50⅓**, 1851: **77⅕**, 1852: **78**, 1853: **65⅗**, 1854: **75⅖**, 1855: **81⅓**, 1856: **82½**, 1857: **70½** Proc.

Das Anlagecapital hat sich 1853 und 1854 mit etwas über **1**, 1855: noch nicht **1** ($\frac{15}{16}$), 1856 mit ⅚, 1857 mit **1⅘** Proc. verzinst.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

38 Locomotiven (worunter 29 von Borsig, 5 von Wöhlert, 4 von Keßler);

67 Personenwagen;

730 andere Wagen (excl. 21 Dienstwagen und Draisinen).

---

*) Vorläufige Angabe.

**) excl. 15,005 Thlr., die aus sonstigen Fonds verwandt wurden und zur Ergänzung der Strecke Münster-Hamm dienten. Ebenso wurden 1854: 88,700, 1855: 29,857, 1856: 37,898 Thlr. zur Vermehrung der Betriebsmittel ꝛc. aus sonstigen Fonds verwandt.

†137. Wien-Raab (früher Wien-Gloggnitz) (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Bahn von **Wien** über Bruck an der Leytha und Wieselburg nach **Raab** ist **16** Meilen lang.

2) Geschichte.

Freiherr **v. Sina**, Großhändler in Wien, suchte um Gestattung der Vorarbeiten nach am 17. Februar 1836 und um die Bewilligung zweier Eisenbahnen, a) von Wien über Bruck nach Raab und Preßburg und b) von Wien über Neustadt nach Gloggnitz und Oedenburg, am 27. Februar 1837. Am 2. Januar 1838 wurde dazu die vorläufige Bewilligung des Staats ertheilt. Programm und Einladung zur Actiensubscription erlassen am 20. März deff. J. Erste Generalversammlung am 1. Octbr. deff. J. Definitive Bewilligung zum Bau der Bahn nach Gloggnitz am 16. Febr. 1839 und 6. Juni 1840. Beginn des Baues unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Schönerer** im April 1839. Eröffnung der Strecken von Baden bis Neustadt am 15. Mai 1841, von Mödling bis Baden am 29. Mai deff. J., von Wien bis Mödling am 20. Juni deff. J., von Neustadt bis Neunkirchen am 24. Oct. 1841, von da bis Gloggnitz am 5. Mai 1842. Am 17. Juni deff. J. wurde der Bau der Bahn von Wien nach Preßburg und Raab definitiv gestattet, aber auf Ansuchen der Direction wurde die Gesellschaft laut Entschließung vom 3. Decbr. und Verordnung vom 17. Decbr. 1842 von der Verbindlichkeit zur Ausführung der Bahnen von Wien nach Preßburg und Raab wieder enthoben und die betreffende Concession für erloschen erklärt. Zugleich wurde der Name der Gesellschaft in den einer Wien-Gloggnitzer Eisenbahngesellschaft verändert.

Am 30. Juli 1844 beschloß die Gesellschaft die Anlegung dreier Zweigbahnen: von Wien nach Bruck, von Mödling nach Laxenburg und von Neustadt nach Katzelsdorf an der ungarischen Grenze (im Anschluß an eine von einer besondern Gesellschaft anzulegende Bahn von Katzelsdorf nach Oedenburg). Von diesen Zweigbahnen wurde die erste am 12. Septbr. 1846, die zweite am 28. Septbr. 1845, die dritte am 20. Aug. 1847 eröffnet. Nach dem am 27. Juli 1847 abgeschlossenen

Vertrage hat die Gloggnitzer Gesellschaft die Verwaltung und Unterhaltung der Oedenburger Bahn gegen 5 Proc. der Brutto-Einnahme (zunächst bis Ende Nov. 1848) übernommen.

Im October 1844 übernahm die Gesellschaft auf 5 Jahre, vom Tage der ersten Eröffnung der südlichen Staatseisenbahn an gerechnet, den Betrieb der letztern gegen eine Vergütung von 5 Proc. der Brutto-Einnahme. Dieses Verhältniß bestand bis zum 1. Juni 1851, mit welchem Tage die Staatsverwaltung die Regie dieser Staatsbahn selbst übernommen hat.

Am 18. Juni 1846 wurde der Gesellschaft ein Privilegium auf 50 Jahre ertheilt. Am 24. Juli deſſ. J. verzichtete die Staatsregierung in einem mit der Gesellschaft geschlossenen Uebereinkommen ausdrücklich auf das vorbehaltene Recht, die Abtretung der Wien-Gloggnitzer Bahn noch vor dem Erlöschen des Privilegiums fordern zu können. Aber schon im J. 1853 wurden zwischen der Staatsverwaltung und der Gesellschaft Verhandlungen über die Abtretung der gedachten Bahn an den Staat gepflogen. Nachdem die außerordentliche Generalversammlung am 18. März deſſ. J. die vom Staate gestellten Bedingungen abgelehnt hatte, beschloß die Generalversammlung am 6. Juli deſſ. J. die Abtretung an den Staat unter folgenden Bedingungen. Die Gesellschaft verwandelt sich wieder in eine Wien-Raaber Eisenbahngesellschaft und tritt die Bahn von Wien nach Gloggnitz nebst den Zweigbahnen nach Laxenburg und Katzelsdorf an den Staat ab, welcher für jede der im Privatbesitz befindlichen **13,219** Actien **675** Fl. C.-M., also zusammen **8,922,825** Fl. in fünfprocentigen Staatsschuldverschreibungen giebt. Die Gesellschaft behält aber die Bahn von Wien nach Bruck, die demnächst bis Raab verlängert wird, sowie die Maschinenfabrik. (Schon die Generalversammlung am 29. Januar 1852 hatte beschlossen, bei der Regierung um Wiederverleihung der Concession zur Ausführung der Bahnverlängerung von Bruck bis Wieselburg und Raab nachzusuchen, weil ohne dieselbe die Zweigbahn nach Bruck so gut als zwecklos war und niemals rentiren konnte.) Auf je **10** Wien-Gloggnitzer Actien kommen **19** Wien-Raaber Actienpromessen à **500** Fl., auf welche noch ca. **70** Proc. nachzuzahlen sind. Der hierüber am 4. Aug. 1853 abgeschlossene Einlösungsvertrag erhielt die kaiserliche Bestätigung am 30. Aug. deſſ. J. und ist vom 1. Octbr. deſſ. J. an ins Leben getreten. Die oben erwähnte Ablösungssumme wurde in fünfprocentigen, mit halbjährigen Zinscoupons versehenen und au porteur

lautenden Staatsschuldverschreibungen über Beträge von **1000, 500, 100** Fl. und Anweisungen auf **25** Fl. gezahlt und war in 8 Serien zu **1** Mill. Fl. und eine Serie zu **922,825** Fl. eingetheilt. Hiervon wurden vom Octbr. 1854 bis October 1857 jährlich 2 Serien, im Octbr. 1858 die verbleibende letzte Serie verloost und ein Jahr später (am 1. October) al pari ausgezahlt. Mit Umwechselung der Actien gegen Staatsschuldverschreibungen war zugleich die Ausgabe von Certificaten verbunden, auf welche im Decbr. 1853 die entfallenden Wien=Raaber Eisenbahnactien erhoben werden konnten.

Der Bau der Bahn von Bruck nach Raab wurde am 22. August 1854 begonnen und am 24. Dec. 1855 ist die Eröffnung dieser Strecke erfolgt. Aber schon am 16. Nov. 1854 beschloß die Generalversammlung, das Unternehmen an die österreich. Staatseisenbahngesellschaft abzutreten und die Gesellschaft aufzulösen. Die Actionaire sollten nach ihrer Wahl entweder neue Actien (für eine alte à **250** Fl. eine neue mit **5** Procent verzinsliche à **500** Francs) oder den Betrag der alten Actien in Bankvaluta nach dem Nennwerth erhalten. Auszahlung und Umtausch sind vom 12. Februar 1855 an mit Zinsen vom 1. Octbr. 1854 an erfolgt. Das Privilegium für die Bahn bis Raab, resp. Neu=Szöny wurde am 28. April 1856 auf die österreich. Staatseisenbahngesellschaft übertragen.

3) Anlagecapital.

Actiencapital: **12½** Mill. Fl. C.=M. in Actien zu **500** Fl.*, wovon aber Ende Nov. 1854 nur **250** Fl. eingezahlt waren. (Das ursprünglich festgesetzte Actiencapital betrug ebensoviel; zwar wurde es im J. 1842 auf 10 Mill. Fl. herabgesetzt, aber durch Beschluß vom 29. Jan. 1845 wieder auf 12½ Mill. Fl. erhöht.) Die Anleihen der Gesellschaft, nämlich a) **1½** Mill. Fl. zu **5** Proc. vom 31. Juli 1845 an (beschlossen am 29. Jan. 1845), und b) **1¼** Mill. Fl. zu **5** Procent vom 31. Juli 1849 an (beschlossen am 29. Jan. 1849), außer welchen die Generalversammlung am 29. Jan. 1853 eventuell noch eine dritte von **1¼** Mill. Fl. beschlossen hat, die aber nicht zur Ausführung gekommen ist, hat der Staat übernommen.

---

*) Die erste auf den neuen Wien=Raaber Actien quittirte Rate von 200 Fl. begreift folgende Beträge: 16 Fl. 24 Kr. letzte Dividende, 134 Fl. 43 Kr. Baukosten der Brucker Bahn und der Maschinenfabrik, 48 Fl. 53 Kr. Baarzahlung.

4) Frequenz und Einnahme.

a) Wien-Gloggnitzer Eisenbahn.

Jahr	Personen incl. Mil.	Güter Centner	Einnahme für Pers. Fl. C.-M.	Einnahme für Güter Fl. C.-M.	Einnahme außerd.*) Fl. C.-M.	Einnahme zus.*) Fl. C.-M.	Betriebs-Ausgaben Fl. C.-M.	Reine Einnahme Fl. C.-M.
1841 1842	1983383	671743	993218	120612	37126	1150956	....	....
1843	1179245	1204221	620849	188043	46472	855365	411829	443536
1844	1057636	1184644½	641286	217053	48014	906353	403447½	502905½
1845 **)	987405	1428481	626456	272015	41933	940404	405009	535394
1846	1217992	1647499	740552	329214	50049	1119815	505466	613349
1847	1128053	1999770	694277	401074	70604	1165956	530422	635534
1848	1022322	1933901	620629	354260	98340	1073229	555539	517691
1849	1088163	2757422	682304	531008	162219	1375531	674979	700552
1850	1291235	3629883	810246	653399	162575	1626220	853048	773172
1851	1437553	5123049	899905	882350	131311	1913566	969551	944015
1852	1601668	5318854	988694	1014507	86409	2089610	1031821	1057789
1853 †)	1437968	3325319	877954	713137	108793	1699884	927734	772150

b) Wien-Brucker Bahn und Maschinenfabrik.

Jahr	Personen	Güter Ctr.	Einnahme Fl. C.-M.	Betriebs-Ausgabe Fl. C.-M.	Reine Einnahme Fl. C.-M.	Maschinenfabrik Fl. C.-M.	Provision von der Staatsbahn Fl. C.-M.	Gesammter Reinertrag Fl. C.-M.
1843	....	...	...	....	...	14944	....	458479
1844	....	...	...	....	...	48312½	....	551218
1845	....	...	...	....	...	79471	18397	633263
1846	47485	60075	29288	24477	4811	89820	36530	740699
1847	163241	424243	135852	106874	28978	119885	62611	847008
1848	110743	498944	128739	106460	22279	66152	66099	672221
1849	102265	395143	140363	95915	44448	98198	81746½	924944
1850	109582	315608	127244	101218	26026	104607	127446	1031251
1851	130444	553988	155800	117737	38062½	117167	68869½	1168114
1852	146065	648019	166624	140738	25886	233275	....	1316950
1853 †)	....	...	118639	110376½	8262	263119	174991	1218523
1854 ††)	140039	453523	...	....	21420	96822	....	118243

*) excl. Maschinenfabrik.

**) Nur für 11 Monate, da von diesem Jahre an das Rechnungsjahr am 30. November geschlossen wurde. Die folgenden Jahre sind immer vom 1. Decbr. an und bis zum 30. Novbr. zu verstehen.

†) Für 10 Monate 1. Dec. 1852 bis 3. Sept. 1853.

††) Vom 1. Oct. 1853 bis 30. Sept. 1854.

(Unter den außerordentlichen Einnahmen sind auch die für Militairtransporte. Diese betrugen 1848: 84,205 M., 48,851 Fl.; 1849: 81,366 Fl.; 1850: 166,142 M., 90,806 Fl.; 1851: 120,426 M., 67,869 Fl.; 1852: 82,644 M., 42,826 Fl.; 1853, 10 Mon.: 77,797 Fl.)

5) Rentabilität.

Die gezahlten Dividenden incl. Zinsen betrugen für 1842: **4$\frac{3}{10}$**, 1843: **4$\frac{3}{8}$**, 1844: **5$\frac{1}{4}$**, 1845: **6**, 1846: **6$\frac{1}{2}$**, 1847: **6**, 1848: **4**, 1849: **6**, 1850: **6**, 1851: **8**, 1852: **9** Proc., also im Durchschnitt der Jahre 1842—1852 jährlich nicht ganz **6** Procent. Für die 10monatliche Schlußperiode vom 1. Decbr. 1852 bis 30. Septbr. 1853 ergab sich eine Dividende von **31** Fl. **1** Kr. pr. Actie (also 6$\frac{1}{5}$ Proc. oder pr. Jahr beinahe 7$\frac{1}{2}$ Proc.), welcher Betrag auf den **25,000** neuen Wien-Raaber Eisenbahnactien als ein Theil der ersten Einzahlung mit **16** Fl. **24** Kr. gutgeschrieben worden ist.

6) Betriebsmaterial.

Ende 1852 waren vorhanden:

54 Locomotiven und Tender, wovon 10 von Sharp, Roberts u. Co. in Manchester, 5 von Stephenson in Newcastle, 1 von Hawthorn in Newcastle, 2 von Norris in Philadelphia, 36 aus der eigenen Maschinenfabrik in Neustadt;
144 Personenwagen;
13 Gepäckwagen;
20 Equipagewagen;
29 Viehwagen;
381 Güterwagen.

7) Actiencurs. Siehe Anhang.

Wiesbadener Eisenbahn, s. Nassauische Rhein- und Lahn-Eisenbahn.

---

138. Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberg; Privatbahn unter Staatsverwaltung).

1) Länge und Bahnlinie.

Die Hauptbahn verbindet die oberschlesische Bahn mit der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, indem sie die erstere, sie geradlinig fortsetzend, bei Kandrzin, gegenüber **Cosel**, verläßt, am rechten Ufer der Oder in ziemlich geringer Entfernung hinläuft, bei **Ratibor** die Oder überschreitet, dann am linken Ufer der Oder fortgeht und bei **Oderberg** in die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn einmündet. Ihre Länge beträgt bis zur Landesgrenze bei Oderberg **14,255$\frac{3}{4}$** preuß. Ruthen oder fast **7$\frac{1}{4}$** Meilen, wovon **8515** Ruthen (über 4$\frac{1}{4}$ Meilen) zwischen Cosel und Ratibor, **5740** Ruthen (über 2$\frac{7}{8}$ M.) zwischen Ratibor und der Grenze liegen. Außer den drei genannten Hauptbahnhöfen sind Anhaltestellen und Bahnhöfe a) vor Ratibor bei Birawa, Dziergowitz, Hammer, Rendza; b) hinter Ratibor bei Tworkau, Krzizanowitz, Annaberg und bei der Landesgrenze. — Hierzu kommen zwei Zweigbahnen: 1) in östlicher Richtung von Rendza über Czernitz, Leogrube, Hoymgrube, Rybnick, Paruschowitz, Egerfeld, Cziosseck, Czerwionka, Friedrichsgrube, Orzesche, Bradegrube, Mokraugrube und Nicolai bis Idahütte im Anschlusse an die von Kattowitz dorthin führende Zweigbahn der oberschlesischen Eisenbahn, **10$\frac{1}{4}$** M. lang; 2) in westlicher Richtung von Ratibor über Woinowitz, Peterwitz, Stolzmütz, Bauerwitz und Wernersdorf nach Leobschütz, **5$\frac{1}{6}$** Meilen lang. Dies giebt eine Gesammtlänge von **22$\frac{2}{3}$** Meilen (oder einschließlich des Stückes von der österreichischen Grenze bis Oderberg eine Betriebslänge von etwas über 23 Meilen).

2) Beschreibung der Bahn.

a) Hauptbahn. Die Bahn hat durchgehends nur ein Geleise, auch hat der Damm auf $\frac{6}{7}$ der Bahnlänge nur eine Kronenbreite von **15** Fuß, doch ist die Strecke Rendza-Ratibor auf **1$\frac{1}{3}$** Meile zweigeleisig ausgebaut. Das Terrain ist überall für ein Doppelgeleise von **24** F. Breite acquirirt. Die Steigungsverhältnisse sind sehr günstig. Die größte Steigung beträgt **1** auf **250** und kommt nur einmal auf

210 Ruthen vor. Von Cosel aus sind **6810** Ruthen steigend, **2600** R. fallend und **4845¾** Ruthen horizontal. Der Endpunkt der Bahn liegt um **78** Fuß höher als der Anfangspunkt bei Cosel. Die geraden Bahnstrecken betragen **11,803½**, die Krümmungen **2452¼** Ruthen. Der kleinste Radius beträgt **200** Ruthen. Bei Krzizanowitz kommt ein **17** Fuß tiefer, **110** Ruthen langer Einschnitt, bei Annaberg ein **20** F. hoher Damm vor.

Die Kunstbauten bestehen in 10 Brücken über und 12 Brücken unter 30 F. Oeffnung, sowie 37 Durchlässen in der Bahn selbst von zusammen **2008½** Fuß Oeffnung; die größten darunter sind die Oderbrücke bei Ratibor, **332½** F. lang und **30** F. hoch, mit 8 Oeffnungen, 5 Fluthbrücken im Oderthal unweit Ratibor, wovon eine **231** F. lang, die Oderbrücke bei Oderberg, **642** Fuß lang und **23** Fuß hoch mit 12 Oeffnungen (zur größern Hälfte, 376 Fuß, von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft gebaut), und die Brücke über die Zinna bei Bienkowitz, **266** Fuß lang ist.

Die ursprünglich gelegten Schienen sind plattbasige Vignoles-Schienen, wiegen pr. Fuß 18 Pfd. und liegen auf eichenen Querschwellen von **8** Fuß Länge, **9—12** Zoll Breite und **6** Zoll Dicke. Neuerdings werden diese Schienen gegen schwerere vertauscht, die 22 Pfund pr. Fuß wiegen, 4½ Zoll hoch sind und auf kiefernen, mit Kupfervitriol getränkten Schwellen liegen. (Ende 1856 war die Auswechselung auf ⅖ der Bahnlänge vollendet.)

b) Zweigbahn nach Nicolai.

Das größte Bauwerk ist ein Tunnel bei Czernitz, **192** R. lang, von denen **133⅔** R. auf den eigentlichen Tunnel und **58⅔** Ruthen auf überwölbte Einschnitte kommen. Im Frühjahr **1857** ist eine unter dem höchsten Punkte des Bergrückens befindliche, bereits fertige Strecke des Tunnels von ca. **26** R. Länge eingestürzt; seitdem fanden Ermittelungen hinsichtlich einer neuen Linie statt, bei welcher der Tunnel erspart werden könnte, jedoch ohne Erfolg. Die Verbindung wurde bis 20. Dec. 1858 durch eine **979** Ruthen lange Interimsbahn vermittelt. — Außerdem kommen 5 eiserne und 4 gewölbte Brücken von **24** und **30** Fuß Weite, 3 Chausseeunterführungen, 49 kleinere Brücken, 11 Röhrendurchlässe vor.

Einschließlich der Interimsbahn von Czernitz bis zur Leogrube ist die Bahn auf **3625** Ruthen horizontal, auf **8602** Ruthen steigend, auf

4438 R. fallend; das Maximum der Steigung beträgt auf der Interimsbahn **1** auf **45**, außerdem **1** auf **80**; das Steigen beträgt im Ganzen **700**, das Fallen **382½** Fuß. Die geraden Strecken sind **8499**, die Krümmungen **8166** Ruthen lang; kleinster Halbmesser auf der Interimsbahn **50**, außerdem **100** Ruthen.

Die Schienen gleichen den neuen Schienen der Hauptbahn.

c) Zweigbahn nach Leobschütz.

Die Kunstbauten bestehen in 6 größeren Brücken (worunter 3 über die Zinna, **171½**, **132** und **122** Fuß lang), einer Chausseeüberführung, einer Wegunterführung, 3 kleineren Brücken mit Schienenbelag, 30 kleineren gewölbten Brücken von **4—20** Fuß Weite, 3 Röhrendurchlässen.

Horizontal sind **2869**, steigend **5535**, fallend **1769** Ruthen. Die Erhebung beträgt im Ganzen **359**, das Fallen **95** Fuß, das Maximum der Steigung **1** auf **100**. Die Länge der geraden Bahnstrecken beträgt **6421**, die der Krümmungen **3751** Ruthen, der kleinste Radius **150** Ruthen.

Der Oberbau gleicht dem neuen der Hauptbahn.

3) Geschichte.

Bildung eines Comités 17. Januar 1841. Erste constituirende Generalversammlung 26. Febr. 1844. Concession ertheilt und Statut bestätigt 10. Mai deſſ. J. Beginn des Baues (unter Leitung des Ober-Ingenieurs **Wollenhaupt**) bei Krzizanowitz am 24. April deſſ. J. Eröffnung der Strecke von Cosel bis Ratibor am 1. Januar 1846, der Strecke von Ratibor bis Annaberg am 1. Mai 1847, der letzten Verbindungsstrecke von Annaberg bis Oderberg am 1. Septbr. 1848. Von der letztern gehören nur **340** Ruthen oder $\frac{1}{6}$ Meile (bis zur Landesgrenze) der Wilhelmsbahn; der größere Theil, etwa $\frac{1}{3}$ Meile, gehört zur Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, wird jedoch nur von den Zügen der Wilhelmsbahn, die bis zur österreichischen Station Oderberg gehen, befahren. — In der Generalversammlung am 10. Juni 1853 wurde über die (bereits am 24. Mai deſſ. J. vom König genehmigte) Erbauung zweier Zweigbahnen, über Rybnick in das Nicolaier Kohlenrevier bis Kotulla oder Idahütte und von Ratibor nach Leobschütz, Beschluß gefaßt. Der betreffende dritte Nachtrag zum Statut (datirt vom 2. Juli 1853) wurde am 9. August 1853 bestätigt. Der Bau der Zweigbahn nach Nicolai begann an demselben Tage; am 1. Januar 1855 wurde die Strecke von Nendza bis Czernitz, 2¼ Meilen, am 1. October 1856

das Stück von Czernitz bis Orzesche, am 30. Dec. 1856 die ganze Zweigbahn bis Kotulla bei Nicolai eröffnet. Der Bau der anderen Zweigbahn begann am 24. Febr. 1854; am 1. Jan. 1855 wurde die erste Meile bis Woinowitz, am 1. Octbr. 1856 die ganze Zweigbahn eröffnet. Die Generalversammlung am 12. Febr. 1856 beschloß die Fortsetzung der Zweigbahn nach Nicolai bis Idahütte oder bis zur oberschlesischen Eisenbahn, sowie die Anlegung einer Nebenzweigbahn von Orzesche bis Mittel-Laczisk; die Generalversammluug am 25. Juni 1856 aber die Vorarbeiten zur Verlängerung der Leobschützer Zweigbahn bis Neisse. Die Strecke von Nicolai bis Idahütte, resp. Kattowitz wurde am 20. Dec. 1858 eröffnet. — In Gemäßheit der Beschlüsse der Generalversammlungen am 26. März und 22. April 1857 und des am 22. April abgeschlossenen, am 4. Mai 1857 bestätigten Vertrags ist die Verwaltung der Wilhelmsbahn am 23. April 1857 auf den Staat übergegangen.

4) Anlagecapital.

a) Actiencapital: **2,400,000** Thlr. in Actien à **100** Thaler. (Das ursprüngliche Capital betrug 1,200,000 Thlr., wurde aber nach dem Beschluß vom 10. Juni 1853 und dem Privilegium vom 9. Aug. 1853 behufs Ausführung der beiden Zweigbahnen auf den doppelten Betrag erhöht. Die Stammactien zweiter Emission erhalten bis zur gänzlichen Vollendung der Zweigbahnen und zwar nach Beschluß der Generalversammlung am 26. März 1857 bis zu dem nach Herstellung der vorgesehenen Grubenanschlüsse und des Czernitzer Tunnels folgenden 1. Januar aus dem Baufonds **4** Procent Zinsen.)

b) Prioritäts-Anleihen: **6,100,000** Thlr., nämlich:

1) **250,000** Thlr. zu **4** Procent I. Emission nach den Beschlüssen der Generalversammlungen vom 10. Decbr. 1846 und 9. März 1847 und dem Privilegium vom 19. April 1847; seit Anfang 1853 ist der Zinsfuß von **5** auf **4** Procent herabgesetzt (auf die Amortisation wird jährlich ½ Procent nebst den ersparten Zinsen verwandt).

2) **250,000** Thlr. zu **4** Procent I. Emission nach den Beschlüssen vom 10. Mai und 30. Aug. 1852 und dem Privilegium vom 17. November dess. J. (Die Amortisation erfolgt wie bei der ersten Anleihe und begann im Jahre 1854.) — Demnach beträgt das ganze Anlagecapital der Hauptbahn **1,700,000** Thlr. oder pr. Meile ca. **235,000** Thaler.

c) Hierzu kommen nach dem Beschlusse vom 10. Juni 1853 und dem Privilegium vom 9. Aug. dess. J. **2,100,000** Thlr. in Prioritäts-Obligationen II. Emission à **100** Thlr. mit **4** Proc. Zinsen und ½ Proc. Tilgungsfonds (die Amortisation beginnt 1857).

d) **2,000,000** Thlr. III. Emission zu **4½** Proc. in Apoints von **500, 200, 100** Thlr. nach dem Beschlusse vom 27. Juni 1855 und 12. Febr. 1856 und dem Privilegium vom 9. Juli 1856. Amortisation mit ½ Proc. von 1858 an. Durch Beschluß der Generalversammlung am 29. Aug. 1857 (bestätigt 19. Sept. 1857) können sämmtliche Prioritäts-Obligationen dieser 4 Anleihen in **4** und **4½** procentige Stamm-Prioritäts-Actien verwandelt werden. Dies ist bis jetzt mit **1,407,000** Thlr. der vierten Anleihe geschehen.

e) **1,500,000** Thlr. in Stamm-Prioritäts-Actien zu **5** Procent nach dem Vertrage vom 22. Januar 1857, bestätigt 4. Mai 1857. (Für diese Actien hat die oberschlesische Bergbauhülfscasse durch Vertrag zwischen dem königl. Oberbergamt zu Breslau und der Direction vom 7. Sept. 1857, bestätigt 19. Sept. dess. J., eine 10jährige Dividendengarantie übernommen.)

Demnach beträgt das gesammte Anlagecapital **8½** Mill. Thlr. Davon waren Ende 1857 baar verbraucht: für die Hauptbahn **1,742,119** Thlr. oder pr. Meile **240,900** Thlr., für die Zweigbahnen **5,903,792** Thlr. oder pr. Meile **437,604** Thlr., zusammen **7,645,911** Thlr. oder pr. Meile **367,948** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Wie bei den übrigen preuß. Privatbahnen. (S. Einleitung.)

6) Verfassung.

Die Verwaltung führt eine königliche Direction in Ratibor. Die Interessen der Gesellschaft nimmt ein aus 6 Mitgliedern und 3 Stellvertretern bestehender Verwaltungsrath wahr. In den Generalversammlungen (welche der Regel nach jährlich im dritten Quartal in Ratibor stattfinden) ist das Stimmrecht von dem Besitze von **10** Actien abhängig. Auf je **10** Actien kommt eine Stimme; doch kann kein Actionair mehr als 10 Stimmen in Anspruch nehmen.

Ihr Domicil hat die Gesellschaft in Ratibor.

7) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter Centner	Einnahme f. Pers. Thlr.	für Güter Thlr.	außerdem Thlr.	zusammen Thlr.	Betriebs-Ausgabe Thlr.	Reine Einnahme Thlr.
1846	47621	184815	22922	11643	604	35169	29020	6150
1847	72784	324282	35357	23986	1614	60957	42239	18718
1848	76098	338726	40409	37603	5334	83345	49737½	33607
1849	84620	377591	52474½	45718½	4253	102446	48539	53907
1850	85331	698163	54375	66282	7558	128214	58532	69683
1851	73784	945404	49433	80325	10099	139857	57468	82389
1852	72638	2189226	50034	165226½	15502	230763	77276	153487
1853	79777	3048017	49764	213657	26823	290245*)	112192	178053
1854	86143	3877996	60985	232120	57438	350543	143960	206583
1855	115345	6474807	79872	412686	74890	567448	250597	316851
1856	91337	5601550	51387	422973	74161	548521	483741	64780
1857	146480	5400369	69404	339508	105618	514530	257480	257050

Die Zweigbahnen lieferten außerdem im J. 1856 eine Brutto-Einnahme von **28,234** Thlr. für 8940 Personen und **1,184,684** Ctr. bei einer Ausgabe von **37,013** Thlr.

Die Betriebs-Ausgabe betrug nach Procenten der Brutto-Einnahme 1846: **$82\frac{1}{2}$**, 1847: **$69\frac{1}{4}$**, 1848: **$59\frac{2}{3}$**, 1849: **$47\frac{3}{8}$**, 1850: **$45\frac{2}{3}$**, 1851: **41**, 1852: **$33\frac{1}{2}$**, 1853: **$38\frac{2}{3}$**, 1854: über **41**, 1855: **$44\frac{1}{6}$**, 1856: **$88\frac{1}{5}$**, 1857: über **50** Procent.

Aus dem Reservefonds wurden außerdem verwendet 1856: **132,469** Thlr.

8) Rentabilität.

Seit Anfang 1846 sind Dividenden an die Stelle der Zinsen getreten. Für 1846 wurde noch keine Dividende gezahlt; für 1847: **$1\frac{1}{2}$**, für 1848: **2**, für 1849: **$3\frac{1}{2}$**, für 1850: **4**, für 1851: **$5\frac{1}{6}$**, für 1852: **$9\frac{3}{4}$**, für 1853: **$10\frac{1}{6}$**, für 1854: **12**, für 1855: **16** Proc., für 1856 und 1857 nichts**). Dies giebt jährlich im Durchschnitt **$5\frac{1}{3}$** Procent. (Der Reinertrag wird künftig in folgender Weise vertheilt:

*) incl. 9723 Thlr. Entschädigung von der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn für den Betrieb der Annaberg-Oderberger Verbindungsbahn.

**) Der im J. 1856 eingetretene Wendepunkt erklärt sich dadurch, daß durch die am 1. März 1856 stattgehabte Eröffnung des Betriebs auf der

zuerst erhalten die 4procentigen Stamm-Prioritätsactien 4 Proc., dann 2) die 4½procentigen 4½ Proc., 3) die 5procentigen 5 Proc., 4) die ursprünglichen 2,400,000 Thlr. Stammactien bis 4 Proc.; 5) dieselben und die 4procentigen Prioritäts-Actien noch ½ Proc.; 6) die Stammactien, sowie die 4- und 4½procentigen Prioritätsactien noch ½ Procent. Der dann etwa noch bleibende Rest wird auf sämmtliche Stammactien und Stamm-Prioritätsactien gleich vertheilt. Reicht der Reinertrag nicht hin, um den letztern resp. 4, 4½ und 5 Procent zu vertheilen, so muß die Gesellschaft bis auf Höhe der fehlenden Summen an die Stelle der aus den laufenden Einnahmen planmäßig amortisirten Prioritäts-Obligationen resp. 4- und 4½procentige Stamm-Prioritäts-Actien ausgeben und den Capitalbetrag dem zu vertheilenden Reinertrage zusetzen.)

9) Reservefonds.

Derselbe wird nach den Statuten durch einen von dem Directorium festzusetzenden Abzug von dem Reinertrage gebildet, darf jedoch ohne ausdrückliche Genehmigung des Staats die Summe von **20** Procent, sowie der jährliche Zuschuß die von **2** Procent des Anlagecapitals nicht übersteigen. (Jener regelmäßige Abzug ist auf 2 Procent des Anlagecapitals festgesetzt.) Ende des Jahres **1851** betrug der Reserve- und Erneuerungsfonds **25,290** Thaler. Für 1852 wurden demselben **22,737** Thlr. überwiesen, wodurch er auf **43,518** Thlr. stieg. Für 1857 konnten dem Reservefonds statt der statutenmäßigen **70,000** Thlr. nur **50,000** Thlr. überwiesen werden, wodurch derselbe auf **251,610** Thlr. gebracht wurde.

10) Betriebsmaterial.

Ende 1857 waren vorhanden:

23 Locomotiven (20 von Borsig und 3 von Wöhlert in Berlin);

Flügelbahn der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn von Oderberg bis Oswiecim und der österreich. Staatsbahn von Oswiecim bis Trzebinia der ganze Verkehr zwischen Rußland und Galizien einerseits und den österreich. Provinzen andererseits für die Wilhelmsbahn verloren gegangen ist, auch die großen durch die Mißernte des J. 1855 hervorgerufenen Getreidetransporte aus Ungarn im J. 1856 aufgehört haben. Die Zweigbahnen vermochten diesen Ausfall nicht zu decken; namentlich wird die Zweigbahn nach Leobschütz niemals von einiger Bedeutung werden. Die Zweigbahn von Nicolai enthält alle Elemente zu einem bedeutenden Verkehre, dessen Entwickelung aber erst allmälig vor sich gehen kann; ihre nun bewirkte Verbindung mit der oberschlesischen Bahn wird ohne Zweifel sehr günstig wirken, weil sie damit in eine Verbindungsbahn für den Warschau-Wiener Verkehr verwandelt worden ist.

25 Personenwagen mit 946 Plätzen; 10 Gepäckwagen;
143 Güterwagen; 8 Kalkwagen; 730 Kohlenwagen; 7 Vieh- und Pferdewagen; 15 Arbeitswagen; 1 Langholzwagen; 1 Schneepflug.
Zusammen 915 Transportwagen (excl. 3 Postwagen) für 110,146 Centner.

11) **Actiencurs.** Siehe Anhang.

---

*139. Wittenberg-Nauen.

Diese projectirte Bahn soll die Berlin-Anhaltische mit der Berlin-Hamburger Bahn verbinden, die Berlin-Potsdam-Magdeburger bei Groß-Kreutz überschreiten und einen kürzern Weg zwischen Leipzig und Hamburg bilden, bietet aber gegen den Weg über Magdeburg und Wittenberge durchaus keine Abkürzung dar, weshalb die Ausführung derselben nicht sehr wahrscheinlich ist. Länge: **11—12** Meilen.

---

140. Königl. Württembergische Staatseisenbahn.

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **41$\frac{1}{10}$** M., wovon **2$\frac{3}{4}$** M. auf badischem Gebiete liegen. Die Bahn zerfällt in die Hauptbahn und die Nordbahn. Die erstere ist **37$\frac{1}{7}$** M. lang und geht a) von **Bruchsal** über Heidelsheim, Gondelsheim, Bretten, Maulbronn, Mühlacker, Illingen, Sersheim, Großsachsenheim nach Bietigheim, dem Anschlußpunkte der Nordbahn, **7$\frac{2}{5}$** Meilen; b) von Bietigheim über Asperg, Ludwigsburg, Kornwestheim, Zuffenhausen und Feuerbach nach **Stuttgart**, **3$\frac{1}{10}$** M.; c) von da über Cannstatt, Unter- und Obertürkheim, Eßlingen, Altbach, Plochingen, Reichenbach, Ebersbach, Uihingen, Göppingen, Eislingen, Süßen, Giengen, Geislingen, Amstetten, Lonsee, Beimerstetten nach **Ulm** (Ostbahn), **12$\frac{3}{5}$** Meilen; d) endlich von Ulm über Einsingen, Erbach, Rißtissen, Laupheim, Schemmerberg, Langenschemmern, Warthausen, Biberach, Ummendorf, Essendorf, Schussenried, Aulendorf, Durlesbach, Mochenwangen, Niederbiegen, Ravensburg, Meckenbeuern nach **Friedrichshafen** am Bodensee (Südbahn), **14** M. Die Nordbahn geht von Bietigheim über Besigheim, Kirchheim,

Lauffen nach **Heilbronn** am Neckar, 4 M. lang. Im Bau ist eine Zweigbahn von Plochingen im Neckarthale über Nürtingen und Metzingen nach Reutlingen, 4 Meilen lang. (Ueber andere beschlossene Bahnen siehe unten.)

2) Beschreibung der Bahn.

Mit Ausnahme der kleinen Strecke von Stuttgart bis Cannstatt hat die ganze Bahn bis jetzt nur ein Geleise und selbst der Unterbau ist größtentheils nur eingeleisig*). Die Schienen sind Vignoles-Schienen, 18 engl. Fuß lang, pr. Fuß 19—22 Pfd. schwer, und liegen jede auf 7 Querschwellen von Eichenholz.

Die Bahn hat viele Steigungen und Krümmungen, da sie ein im Allgemeinen schwieriges Terrain durchschneidet. Die stärkste Steigung beträgt 1 auf 45 und kommt beim Uebergange über die schwäbische Alp vor, auf der 17,791 Fuß langen schiefen Ebene zwischen Geislingen und Amstetten, die eine Höhe von 395 Fuß ersteigt, und auf einer zweiten schiefen Ebene unmittelbar vor Ulm, von 18,090 Fuß Länge, wo die Bahn um 402 Fuß fällt. Außerdem kommt nirgends eine stärkere Steigung vor als 1 auf 70. Im Ganzen haben $5\frac{2}{3}$ Meilen eine Steigung von $\frac{1}{50}$ bis $\frac{1}{100}$. Von Stuttgart bis zur badischen Grenze steigt die Bahn um 498 und fällt um $551\frac{2}{3}$ Fuß; von Stuttgart bis Ulm steigt sie um 1415 und fällt um $629\frac{1}{2}$ Fuß; von Ulm bis Friedrichshafen steigt sie um 392 und fällt um 666 F. Der tiefste Punkt der Bahn ist bei Heilbronn, 540 F. über dem Meere, der höchste unweit Beimerstetten zwischen Geislingen und Ulm, 2078 Fuß über dem Meere, so daß die Höhendifferenz zwischen beiden 1538 Fuß beträgt. Die Dämme sind bis 60 Fuß hoch, die Einschnitte bis 40 F. tief.

Die hauptsächlichsten Kunstarbeiten der Bahn sind folgende: 1) der Viaduct über den Neckar bei Cannstatt, 37 Fuß hoch, 9 eiserne Bogen von 75 Fuß Lichtweite; 2) ein Tunnel durch die Prag, unweit Stuttgart, 2900 Fuß lang, 145 Fuß tief; 3) ein Tunnel unter dem Lustschlosse Rosenstein bei Cannstatt, 1270 Fuß lang; 4) eine Brücke über die Enz bei Besigheim, 576 F. lang, 22 Fuß hoch, nach amerikanischem Systeme; 5) ein Tunnel bei Kirchheim, 2175 F. lang, 238 F.

*) In Ausführung begriffen ist die Anlegung eines zweiten Geleises zwischen Bietigheim und Plochingen, sowie zwischen Geislingen und Ulm, zusammen $10\frac{1}{2}$ Meilen.

tief; 6) eine Brücke über die Donau bei Erbach, **20** Fuß hoch, ebenfalls nach amerikanischem Systeme; 7) ein Viaduct über das Enzthal bei Bietigheim, **1000** Fuß lang und **110** F. hoch, aus 21 Bogen von **40** Fuß Spannweite bestehend; 8) ein Tunnel bei Maulbronn, **1000** F. lang; 9) ein Tunnel bei Bruchsal (unter dem Gottesacker), **420** Fuß lang und **28** Fuß tief (vom Gewölbscheitel an gemessen).

3) Geschichte.

Im Jahre 1836 bildete sich eine württembergische Eisenbahngesellschaft, die sich aber schon 1838 wieder auflöste. Am 7. Mai 1842 wurde den Ständen ein Gesetzentwurf über den Bau von Staatseisenbahnen vorgelegt, wobei die Kosten derselben von Heilbronn bis Friedrichshafen auf **23,440,527** Fl. rh. berechnet waren. Am 19. Januar 1843 beschloß die zweite Kammer den Staatsbau; am 18. April dess. J. wurde das Gesetz über den Bau einer Staatseisenbahn erlassen. Am 15. Juni dess. J. wurde eine besondere Eisenbahncommission ernannt. Am 14. März 1844 wurde die vom Ober-Baurath **Etzel** vorgeschlagene Eisenbahnlinie zwischen den Städten Stuttgart, Ludwigsburg, Cannstatt und Eßlingen genehmigt und in demselben Jahre begann der Bau. Die Eröffnung der einzelnen Strecken erfolgte in den nachstehenden Zeitpunkten:

am 22. Octbr. 1845 von Cannstatt bis Untertürkheim;
„ 8. Novbr. „ „ Untertürkheim bis Obertürkheim;
„ 20. „ „ „ Obertürkheim bis Eßlingen;
„ 15. Octbr. 1846 „ Ludwigsburg bis Cannstatt;
„ 14. Decbr. „ „ Eßlingen bis Plochingen;
„ 11. Octbr. 1847 „ Ludwigsburg bis Bietigheim und von Plochingen bis Süßen;
„ 24. „ „ „ Ravensburg bis Friedrichshafen;
„ 9. Juli 1848 von Bietigheim bis Heilbronn;
„ 28. Mai 1849 „ Biberach bis Ravensburg;
„ 14. Juni „ „ Süßen bis Geislingen;
„ 19. Mai 1850 „ Ulm bis Biberach;
„ 29. Juni „ „ Ulm bis Geislingen.

Der Vertrag über die Verbindung der württembergischen und badischen Eisenbahnen durch eine von Württemberg anzulegende Verbindungsbahn wurde am 4. December 1850 zu Carlsruhe abgeschlossen. Baden überließ darin der württembergischen Regierung den Bau und

Betrieb dieser Bahn mit sämmtlichen Lasten und Vortheilen. Die badischen Kammern genehmigten denselben am 27. Januar und 1. Febr. 1851, die württembergischen am 28. Mai und 10. Juni dess. J. Am 27. Septbr. 1853 erfolgte die feierliche Eröffnung dieser Verbindungsbahn.

Am 8. März 1856 beantragte die zweite Kammer bei der Regierung eine Exigenz für die Mittel zum Bau einer obern Neckarbahn von Plochingen nach Tübingen und Rottenburg. Im März 1857 gemehmigten die Kammern den von der Regierung beantragten Bau einer Bahn von Plochingen nach Reutlingen (das betreffende Gesetz erschien am 6. Mai 1857) und bevorworteten zugleich den Weiterbau über Tübingen nach Rottenburg. Die Bahn nach Reutlingen ist seit 1857 in Angriff genommen und soll im Sommer (bis Nürtingen schon im Mai) 1859 eröffnet werden. Eine andere von der Regierung beantragte Zweigbahn von Lonsee (zwischen Geislingen und Ulm) über Heidenheim und Aalen nach Wasseralfingen (fast 7 M.) wurde nicht genehmigt, weil eine Weiterführung derselben nach Nördlingen zum Anschluß an die bayerische Staatsbahn wegen verweigerter Zustimmung der bayerischen Regierung nicht zu erwarten gewesen wäre. Dagegen beantragte die zweite Kammer die Ausführung vollständiger Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Heilbronn nach Nürnberg durch das Kocherthal mit einer Zweigbahn nach Hall oder Wilhelmsglück, falls die Bahn selbst nicht über Hall geführt werden könnte, sowie Verhandlungen wegen baldiger Fortsetzung in Bayern. Im J. 1858 beantragte die Regierung die Anlegung eines Doppelgeleises von Stuttgart bis Bietigheim, von Cannstatt bis Plochingen und von Geislingen nach Ulm mit einem Kostenaufwand von **1,638,000** Fl.

Anfang Mai 1858 legte die Regierung den Ständen einen Gesetzentwurf vor, nach welchem a uf Rechnung des Staats folgende Bahnen gebaut werden sollen: 1) Fortsetzung der Nordbahn von Heilbronn über Weinsberg, Oehringen und Hall nach Crailsheim, **12** Meilen (Kosten **12,600,000** Fl.); 2) eine Zweigbahn der vorigen von Crailsheim durch das Jaxt-, das Kocher- und das Brenzthal über Ellwangen, Wasseralfingen und Heidenheim bis zur Ostbahn, **12** M. (Kosten **10** Mill. Fl.); 3) eventuell, falls in Baden eine Bahn durch den Odenwald über Mosbach gebaut wird, eine Zweigbahn von Nr. 1 von Neckarsulm bis an die badische Grenze bei Neckarelz, **3** M. (Kosten **3** Mill. Fl.); 4) Fortsetzung der Neckarbahn von Reutlingen über Tübingen nach Rottenburg und eventuell — falls badischer Seits eine Bahn vom Kinzigthal nach

Schaffhausen gebaut wird und eine Verbindung mit dieser Bahn zu erreichen steht — durch das Flußgebiet des obern Neckars über Rottweil bis zur badischen Grenze, **15¼** M. (Kosten **12,700,000** Fl.); 5) von der Ostbahn im Filsthal (Eislingen) ab durch das Remsthal über Gmünd und Aalen nach Nördlingen, **10½** M. (Kosten **10** Mill. Fl.); 6) von Pforzheim durch das Enzthal bis Wildbad, **3** M. (Kosten **3** Mill. Fl.). Dies giebt zusammen **55¾** Meilen, wofür die Kosten auf **51,300,000** Fl. veranschlagt sind. Hiervon sollen in der nächsten Finanzperiode 1858—61 gebaut werden die Linien 1) Heilbronn-Hall über Neckarsulm, Neuenstadt, Oehringen und Neuenstein, **8** M. (Kosten **8,600,000** Fl.); 2) Reutlingen-Rottenburg über Tübingen (mit Rücksicht auf die spätere Abzweigung einer Bahn von da nach Hechingen), **3¼** Meilen (Kosten **2,200,000** Fl.); 3) Eislingen-Wasseralfingen über Gmünd und Aalen, **6** Meilen (Kosten **6** Mill. Fl.), was zusammen **17¼** Meilen mit einem Aufwand von **16,800,000** Fl. giebt. Die zweite Kammer nahm das ganze Gesetz am 26. Mai 1858 mit 81 gegen 6 Stimmen mit der Abänderung an, daß die oben unter Nr. 5 aufgeführte Bahn entweder von Cannstatt oder von Eislingen ausgehen soll. Auch die erste Kammer genehmigte sämmtliche Bahnen, jedoch mit Ausnahme der Bahn nach Wildbad. Im November 1858 erschien das betreffende Gesetz; nach demselben wird die Bahn Nr. 5 von Cannstatt über Waiblingen, Schorndorf, Gmünd und Aalen gehen.

4) Anlagecapital.

Bis 1. Juli 1857 betrug das Anlagecapital für die im Betrieb befindlichen Eisenbahnen **33,305,270** Fl. Davon kommen **25,954,228** Fl. auf die Bahn von Heilbronn bis Friedrichshafen, **6,663,805** Fl. auf die Zweigbahn von Bietigheim nach Bruchsal und **687,237** Fl. auf die Bahnverbindung mit Bayern in Ulm, einschließlich des Antheils an den Kosten des Donaubrückenbaues. Dies giebt mit Hinweglassung der letztern Summe pr. Meile **795,562** Fl. oder **454,607** Thlr.

5) Betriebsmaterial.

Am 1. Juli 1857 waren vorhanden:

61 Locomotiven (worunter 8 mit 6 Rädern und 53 mit 8 Rädern; 5 von Keßler in Carlsruhe, 3 von Norris in Philadelphia, 53 aus der Maschinenfabrik in Eßlingen);

62 Tender;
132 Personenwagen mit 7500 Plätzen;
627 Güter-, Vieh- und Equipagewagen;
10 Postwagen.

Zur Heizung der Locomotiven wurde bisher durchgehends Holz verwendet.

6) Frequenz und Einnahme.

Jahr	Personen	Güter	Einnahme				Ausgaben	Reine Einnahme
			f. Pers.	f. Güter	außerdem	zusammen		
		Centner	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.	Fl. rh.
1845-46	300231	....	....	....	....	43003	....	....
1846-47	978915	....	167102	4194	4734	176030	116670	59360
1847	1456780	....	....	....	....	287213	....	....
1848	1553090	....	....	....	....	476206	....	....
1849-50	1534739	1150633	472041	250745	12153	734939	411455	323484
1850-51	1802155	2309291	738579½	639539	20317	1398436	630495	767941
1851-52	1752467	3083870	733525	826810	63059½	1623395	790072½	833322
1852-53	1849401	3828315	731790	1087726	55168	1874684	944181	930503
1853-54	1965137	4490832	918809	1350682	117638	2387129	1471315	915814
1854-55	1893323	5631122	1038204	1674207	162129	2942109	1374105	1568004
1855-56	2079568	6664702	1114250	2012822	300710	3427782	1831825	1595957
1856-57	2306751	7842470	1207295	2303437	405616	3916348	2431473	1484875
1857-58	2502485	6832810	1334413	2237446	....	3571859*)	....	....

Das Verwaltungsjahr, auf welches sich die obigen Angaben größtentheils beziehen, beginnt am 1. Juli und endigt am 30. Juni. Die Angaben für 1847 und 1848 beziehen sich jedoch auf das Kalenderjahr.

Der Procentsatz der Ausgaben von der Einnahme betrug 1846 bis 1847: **66**, 1849—50: **56**, 1850—51: **45**, 1851—52: **48**$\frac{2}{3}$, 1852—53: **50**$\frac{2}{5}$, 1853—54: **61**$\frac{2}{3}$, 1854—55: **46**$\frac{2}{3}$, 1855—56: **48**$\frac{1}{5}$, 1856—57: **42**$\frac{9}{10}$ Procent.

Das Baucapital hat sich im Betriebsjahre 1850—51 zu **3**$\frac{1}{10}$ Procent, im Jahre 1851—52 zu **3**$\frac{2}{7}$ Procent, im Jahre 1852—53 zu **3**$\frac{2}{3}$ Procent, im Jahre 1853—54 zu **2**$\frac{3}{4}$, im Jahre 1854—55 zu **4**$\frac{1}{8}$, im Jahre 1855—56 zu fast **5**, im Jahre 1856—57 zu **4**$\frac{1}{2}$ Procent verzinst.

---

*) Vorläufige Angabe, ohne die außerordentl. Einnahmen.

141. Zittau-Reichenberg
(Privatbahn unter Staatsverwaltung).

---

1) Länge und Bahnlinie.

Länge: **3½** Meilen (46,500 Ellen). Davon liegen in Sachsen nur **8600** Ellen oder ⅔ Meile, der übrige Theil der Bahn in Böhmen. Die Bahn schließt sich auf dem Bahnhofe bei Zittau unmittelbar an die Löbau-Zittauer Bahn an und setzt dieselbe über Poritzsch, Luptin, Grottau, Dönis, Ketten, Weißkirchen, Kratzau, Engelsberg, Machendorf, Althabendorf, Bertsdorf, Rosenthal mit Franzendorf bis **Reichenberg** in Böhmen fort, wo sie sich an die Reichenberg-Pardubitzer Bahn oder Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn anschließt.

2) Beschreibung der Bahn.

Die Bahn wird im Unterbau für zwei Geleise ausgeführt. — Von Zittau aus beträgt die Steigung **235⅓** Ellen, der Fall **47⅓** Ellen, so daß der Bahnhof bei Reichenberg **188** Ellen höher liegt als der bei Zittau. Das größte Steigungsverhältniß ist **1** auf **100**, der kleinste Krümmungshalbmesser **700** Ellen. Das größte Bauwerk ist ein aus 34 Bogen mit Sandsteingewölbe bestehender Viaduct bei Zittau über die Neiße, **1320** Ellen lang und **33** Ellen hoch.

3) Geschichte.

(Vergl. Löbau-Zittau.) Staatsvertrag zwischen Sachsen und Oesterreich 24. April 1853. Das diese Bahn betreffende Decret vom 10. Octbr. 1854 wurde von beiden sächsischen Kammern am 8. Novbr. und 7. Decbr. 1854 genehmigt. Die Subscription der Actien fand am 15. und 16. Febr. 1855 statt, doch wurden von den dem Publicum überlassenen 18,750 Actien nur 914 gezeichnet; die übrigen wurden vom Staate übernommen. Erste constituirende Generalversammlung in Zittau am 19. März 1855. Die sächsische Concession wurde am 23. April 1855 ertheilt und am 22. Mai 1855 publicirt, die österreichische erst am 29. September 1857 sanctionirt. Der Bau hat am 2. Oct. 1855 begonnen und wird durch die Organe der sächs. Staatsverwaltung unter Leitung des Ober-Ingenieurs Nachel ausgeführt. Im Frühjahr 1856 hat die Expropriation in Böhmen begonnen. Ende

1856 waren **6724** Ellen Planie vollendet, Ende 1857 aber **5,793,094** Cubikellen Erde und Felsen bewegt. Die Eröffnung der Bahn ist im Jahre 1859 zu erwarten, und konnte nicht früher bewirkt werden, da die zweite Section erst 1857 in Angriff genommen werden konnte.

4) Anlagecapital.

2,500,000 Thlr. in 25,000 Actien zu **100** Thlr., wovon nur 914 im Besitze von Privaten sind, alle übrigen im Besitze des sächs. Staats, so daß die Bahn eigentlich als Staatsbahn angesehen werden kann. Ende 1857 waren **1,084,049** Thlr. verausgabt, Ende Juni 1858: **1,359,250** Thlr.

5) Verhältniß zum Staate.

Vergl. Löbau-Zittau.

---

*142. Zittau-Schandau.

Project. Die Bahn soll von Ninive an der Löbau-Zittauer Bahn (zwischen Ruppersdorf und Oderwitz) ausgehen und über Eibau (von da Flügelbahn nach Warnsdorf), Walddorf, Ebersbach, Spreedorf, Gersdorf in Sachsen, Philippsdorf, Georgswalde, Oberhennersdorf, Rumburg, Ehrenberg, Waldecke, Königswalde, Schluckenau, Kunersdorf, Kaiserswaldau, Schönau, Wölmsdorf, Nieder-Einsiedel in Böhmen, Sebnitz, Hainersdorf, Ulbersdorf, Lichtenhain, Altendorf in Sachsen nach **Schandau** laufen und sich hier an die Elbe anschließen. Länge: **6$\frac{19}{20}$** Meilen. Die Vorarbeiten wurden von der österreichischen Regierung am 21. Nov., von der sächsischen am 1. Dec. 1856 gestattet und im Sommer 1858 vollendet. Größte Steigung **1** auf **70**.

Nachtrag.

1. Aachen-Düsseldorf.

Einnahme im Jahre 1858: ca. **565,000** Thlr.

2. Aachen-Mastricht.

Die Finanzlage der Gesellschaft ist sehr mißlich. Bereits im Jahre **1857** stellte sich ein Deficit von **14,892** Thlr. heraus, das nur durch die Einnahmen der Steinkohlengruben zu Kirchrath gedeckt wurde. In der außerordentlichen Generalversammlung am 25. October 1858 theilte die Direction mit, daß die am 1. Januar 1859 fälligen Zinsen der Prioritätsactien im Betrage von **74,500** Thaler aus disponibeln Fonds nicht gedeckt werden könnten und zur Regelung der finanziellen Verhältnisse bisher ohne Erfolg vielfache Unterhandlungen stattgefunden hätten. Eine vom Handelsminister veranlaßte administrative Revision des Unternehmens hat jedoch im Ganzen ein befriedigendes Resultat gehabt. — Einnahme im Jahre 1858: **1,052,060** Francs oder **280,549** Thlr. einschließlich der Strecke Hasselt-Landen.

3. Altona-Kiel.

Nach Beschluß der Generalversammlung am 19. August 1858 sollen die Geldmittel zu der beschlossenen Verbindungs- und Zweigbahn durch eine Prioritäts-Anleihe von **1,090,000** Thaler R.-M. (817,500 Thlr. preuß.) beschafft, der Totalbetrag der Obligationen dieser Anleihe aber mit der Summe von **2,000,000** Thlr. R.-M. (1½ Mill. Thlr. pr.) angegeben werden, um dadurch bei eventuellen ferneren Bedürfnissen freie Hand zu behalten, jedoch mit dem Vorbehalt, daß für solchen Fall die Genehmigung der Generalversammlung zur Vergrößerung der Anleihe vorher eingeholt werden muß. — Den Betrieb der Rendsburg-Neumünsterschen Bahn hat die Altona-Kieler Gesellschaft vom 1. Jan. 1860 an nicht mehr zu besorgen. — Einnahme im Jahre 1858: für

443,624 Pers. **220,481** Thlr., für Güter **290,318** Thlr., zusammen **510,799** Thlr.

7. Ansbach-Gunzenhausen.

Die Eröffnung ist bis zum Frühjahre 1859 verschoben.

8. Badische Staatseisenbahn.

Die Unterhandlungen mit der Schweiz wegen Fortführung der Badischen Staatseisenbahn durch das Gebiet des Cantons Schaffhausen sind nunmehr zum Abschlusse gediehen. Am 30. December 1858 wurde der betreffende Vertrag in Carlsruhe unterzeichnet. Die Bahn wird hiernach durch den sogenannten Klettgau geführt. Baden baut die Bahn auch auf schweizerischem Gebiete von Trasadingen über Schaffhausen bis Thaingen (3½ Meilen) auf eigene Kosten; doch hat die Abtretung von Gemeinde- oder Staatseigenthum unentgeltlich zu geschehen. Ein Rückkaufsrecht kann für die Strecke auf schweizerischem Gebiete erst nach 50 Jahren ausgeübt werden; doch müßte die Schweiz in diesem Falle auch die etwa 2½ Meilen langen Strecken von Lauchringen bis Trasadingen und von Thaingen bis Singen (für 1½ Mill. Fr.) erwerben. Der Vertrag wurde am 24. Januar 1859 vom schweizerischen Ständerathe, sowie am 28. Januar vom Nationalrathe genehmigt. — Der Bau der Seebrücke bei Constanz hat am 26. Nov. 1858 begonnen. — Von der Bahn von Durlach bis Pforzheim soll die Strecke von Durlach durch das Pfinzthal bis Wilferdingen schon im Sommer 1859 eröffnet werden; die Vollendung der Strecke von da bis Pforzheim, welche beim Remchinger Hof in das Seitenthal gegen Königsbach abgeht, ist wegen der bedeutenden Terrainschwierigkeiten, hauptsächlich wegen des etwa **3000** Fuß langen Tunnels zwischen Ispringen und Pforzheim, erst im Spätjahr 1860 zu erwarten.

9. Bayerische Ostbahnen.

Die Strecke von Nürnberg bis Hersbruck soll am 1. Mai d. J. eröffnet werden.

10. Bayerische Staatseisenbahnen.

Im Jahre 1858 wurden eingenommen: **2,943,923** Fl. für 3,176,055 Pers., **4,519,613** Fl. für 13,748,523 Ctr., **296,030** Fl. für Reisegepäck u. s. w., zusammen **7,759,566** Fl., wozu noch ca. **750,000** Fl. außerordentliche Einnahmen kommen dürften.

11. Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Projectirt wird eine Zweigbahn der Ruhr-Sieg-Bahn von Genna nach Iserlohn, 1 Meile lang. Kostenanschlag: **600,000** Thlr. Die beiden ersten Strecken der Ruhr-Sieg-Eisenbahn von Hagen bis Limburg und Lethmate wurden am 23. Dec. 1858 probeweise befahren und sollen nächstens eröffnet werden. — Der Ausbau der Witten-Duisburger Eisenbahn soll nach einer Verfügung des Handelsministers wegen mangelhafter Einzahlung der Actienzeichnungen vorläufig nicht in Angriff genommen werden. — Einnahme im Jahre 1858: **1,569,219** Thlr.

12. Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die Creirung von **2,500,000** Thlr. neuer Stammactien erhielt am 6. Decbr. 1858 die allerh. Genehmigung. Das Grund- oder Actiencapital wird damit auf **8½** Mill. und das gesammte Anlagecapital auf **15½** Mill. Thaler erhöht. Die 12,500 neuen Stammactien Lit. C. à **200** Thlr. nehmen vom 1. Januar des auf die Eröffnung des Betriebes auf den neuen Zweigbahnen in ihrer ganzen Ausdehnung folgenden Jahres ab an der Jahresdividende Theil; bis dahin werden die Einzahlungen mit **4** Procent aus dem Baufonds verzinst. Den Besitzern der alten Stammactien steht es frei, die neuen al pari zu übernehmen, und zwar kommen

5	neue	Actien	auf	12 Actien A. oder B.,		
4	"	"	"	10 u. 11 Actien A. od. B.,		
3	"	"	"	8 u. 9	"	"
2	"	"	"	6 u. 7	"	"
1	"	"	"	3 u. 4	"	"

Die 5 Einzahlungen à **20** Proc. sind resp. bis Ende December 1858, Januar, Februar, März und April 1859 zu leisten. — Die Zweigbahnen von Bitterfeld nach Halle und Leipzig wurden am 1. Febr. 1859 in Betrieb gesetzt und vermitteln seitdem die Verbindung zwischen Berlin einerseits und Halle, sowie Leipzig andererseits. Die Bahn von Bitterfeld nach Leipzig geht über Delitzsch, Zschortau und Rackwitz, die von Bitterfeld nach Halle über Brehna und Landsberg. Die Eröffnung der Strecke von Bitterfeld nach Wittenberg dürfte am 1. Juli d. J. erfolgen. — Einnahme im Jahre 1858: **1,633,667** Thlr. (ohne Nebeneinnahmen).

14. Berlin-Hamburg.

Einnahme im Jahre 1858: **2,164,000** Thlr. (vorläufige Angabe).

15. Berlin-Potsdam-Magdeburg.

Nach Beschluß der außerordentlichen Generalversammlung am 26. November 1858 und Privilegium vom 3. Januar 1859 soll das Actiencapital behufs der Anschaffung neuer Betriebsmittel (6 Locomotiven, 12 Personen- und 160 Güterwagen für zusammen 430,000 Thlr.) sowie der Ausführung nöthiger Bauten und Verbesserungen (für 260,000 Thlr. rc.) um **1** Mill. Thlr. in Actien à **100** Thlr. vermehrt werden, und zwar sollen **500,000** Thlr. im Jahre 1859 und **500,000** Thaler im Jahre 1860 oder 1861 emittirt werden. Die Actien der ersten Emission werden vom 1. Januar 1859 an, die der zweiten vom 1. Januar 1861 an den alten Actien gleichgestellt. Bei der ersten Emission wird auf **8**, bei der zweiten auf **9** ältere Actien eine neue zum Paricurse gewährt. — Einnahme 1858: **1,425,534** Thlr. (vorläufige Angabe).

16. Berlin-Stettin.

Einnahme der Hauptbahn im Jahre 1858: **895,764** Thaler; Einnahme der Stettin-Stargarder Bahn: **166,781** Thlr., was gegen 1857 einen sehr bedeutenden Ausfall giebt.

19. Bochum-Herne.

Der Bau dieser Bahn ist definitiv aufgegeben.

*19b. Bodensee-Gürtelbahn.

Projectirt wird eine Verbindungsbahn zwischen den bayerischen und schweizerischen Bahnen, welche von Lindau über Bregenz laufen und sich bei Rheineck oder St. Margarethen an die vereinigten Schweizerbahnen anschließen soll (Länge: ca. 3 Meilen). Die Verhandlungen der betheiligten Staaten haben noch nicht zum Abschlusse geführt. Außerdem ist noch für eine längere, das Fürstenthum Liechtenstein durchschneidende Verbindungsbahn über Bregenz, Dornbirn, Feldkirch nach der schweizerischen Station Sennwald oder Buchs (6 Meilen lang) Concession nachgesucht.

21. Braunschweigische Staatseisenbahn.

Gesammtlänge: **24$\frac{1}{14}$** Meilen. — Nutzbares oder wirkliches Anlagecapital bis Ende 1857: **8,525,678** Thlr. (pr. M. 354,351 Thlr.), ursprüngliches **7,229,700** Thlr., verzinsliches **6,233,340** Thlr. Frequenz 1857: 1,070,701 Personen (incl. 225,696 Freipassagiere und Begleitungspersonal), 13,770,130 Ctr. Güter (incl. 127,842 Ctr. Gepäck und 208,753 Ctr. Freigut). Einnahme für Personen **432,158** Thlr., für Güter **1,050,653** Thlr., außerdem **11,952** Thlr., zusammen **1,494,763** Thlr. Betriebs-Ausgabe **766,773** Thlr. (51$\frac{3}{10}$ Procent der Einnahme), reine Einnahme **727,990** Thlr. oder **10$\frac{1}{14}$** Proc. des ursprünglichen, **11$\frac{2}{3}$** Procent des verzinslichen und **8$\frac{5}{9}$** Proc. des nutzbaren Anlagecapitals. — Bestand des Reserve- und extraordinairen Baufonds Ende 1857: **105,510** Thlr. — Betriebsmaterial Ende 1857: 43 Locomotiven, 68 Personenwagen mit 3652 Plätzen, 570 Güterwagen für 71,970 Centner, 30 Erdwagen (außerdem participirt Braunschweig an 61 Wagen des norddeutschen Verbandes).

22. Bremen-Brake-Oldenburg.

Das Anlagecapital ist auf **4** Mill. Thaler veranschlagt, wovon **2** Mill. bereits gesichert sind. — Nicht **3$\frac{1}{2}$**, sondern **4** Procent Zinsen wollen dem Vernehmen nach Oldenburg und Bremen auf 25 Jahre garantiren.

23. Breslau-Schweidnitz-Freiburg.

Einnahme im Jahre 1858: **762,653** Thlr. (vorläufige Angabe).

24. Bruck-Leoben-Vordernberg, resp. Bruck-Linz.

Eine Bahn von Bruck nach Linz durch das Admonter Thal (über Leoben, Vordernberg, Eisenerz, Hieflau, Altenmarkt, Meier, Steyer) mit eventueller Verlängerung nach Prag soll als kürzeste Linie von Triest nach Dresden höhern Orts in Anregung gebracht sein. Den neuesten Nachrichten zufolge soll die projectirte Verbindungsbahn zwischen der österreichischen Süd- und Westbahn, welche den Umweg über Wien ersparen würde, von der Westbahn zwischen Wels und Enns ausgehen und von da zunächst nach Steyer geführt werden. Die Tracirung dieser Strecke hat bereits begonnen.

26. Budweis-Linz-Gmunden.

Einnahme im Jahre 1858: **1,004,148½** Fl.

27. Buschtehrader Kohlenbahn.

1) Anlagecapital.

Im Jahre 1858 wurde ein Amortisationsfonds mit **5000** Fl. begründet, wovon 10 Actien à **500** Fl. (resp. 20 à 250 Fl.) ausgelooſt werden sollen. Die Besitzer der ausgelooſten Actien erhalten Genußscheine zum Bezug der Superdividende.

2) Verhältniß zum Staate.

Sobald der Gewinn der Gesellschaft **10** Procent erreicht, hat der Staat das Recht, jenen Gewinn zu ermäßigen.

3) Verfassung.

In den Generalversammlungen (welche ordentlicher Weise im April gehalten werden) geben je 10 volle Actien à **500** Fl. eine Stimme; doch kann Niemand mehr als 10 Stimmen führen. Die Direction hat ihren Sitz in Prag und besteht aus 8 Mitgliedern; unter diesen sind: 1) ein Bevollmächtigter für die dem Kaiser Ferdinand gehörige Buschtehrader Steinkohlengrube; 2) der Fürst von Fürstenberg als Cedent der Pferdeeisenbahn und nach dessen Tode sein jeweiliger Nachfolger, so lange derselbe wenigstens 100 Actien behält. Die übrigen Mitglieder werden von der Generalversammlung gewählt und fungiren 3 Jahre.

4) Frequenz und Einnahme.

Im Jahre 1858 wurden auf der Pferdebahn 701,410 Ctr., auf der Locomotivbahn 23,789 Personen und 4,357,325 Ctr. befördert. Einnahme auf jener **80,255**, auf dieser **334,479** Fl.; Ausgaben resp. **63,312** und **136,725** Fl.; folglich reine Einnahme (incl. 2653 Fl. Actienzinsen) **217,350** Fl. oder über **9** Proc. des Anlagecapitals.

5) Rentabilität.

Die Einzahlungen sollen nur bis zu dem Zeitpunkte, zu welchem die Bahn für vollendet erklärt und nutzbringend sein wird, mit **5** Procent verzinst, nachher soll nur eine Dividende gezahlt werden. — Für das Jahr 1858 wurde die Superdividende auf **17½** Fl. C.-M. (3½ Procent) festgesetzt, so daß die Actien incl. Zinsen eine Rente von **8½** Proc. gewährt haben. (Die Zinsen werden halbjährlich bezahlt. Die

Zahlung der Superdividende wird mit der des zweiten Zinstermins verbunden.)

29b. Coblenz-Trier.

Project. Länge: **12¾** Meilen (durch ein paar Tunnels um etwa 3½ Meilen zu verkürzen). Dem Vernehmen nach soll diese Bahn künftig auf Staatskosten gebaut und nicht durch die Eifel oder den Hundsrück, sondern auf dem linken Ufer der Mosel geführt werden.

30. Cöln-Crefeld.

Einnahme im Jahre 1858: **154,898** Thlr.

31. Cöln-Minden.

Die Strecke der Cöln-Gießener Eisenbahn von Deutz über Wahn, Troisdorf und Siegburg nach Hennef, **5** M., wurde am 1. Jan. 1859 für Personen und Güter eröffnet. — Im J. 1858 wurden auf der Hauptbahn für 2,375,928 Pers. **1,201,727** Thlr., für 47,366,597 Ctr. Güter **2,786,340** Thaler, außerdem **221,701** Thaler, zusammen **4,209,768** Thaler eingenommen; auf der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn für 437,291 Pers. **127,767** Thaler, für 3,051,683 Ctr. Güter **173,520½** Thlr., außerdem **5813** Thlr., zus. **307,100** Thlr.

32. Cottbus-Schwielochsee.

Dividende für 1858: 1⅛ Proc.

36. Dresden-Tharandt.

Einnahme im Jahre 1858: für 318,225 Pers. **39,759** Thaler, für 4,643,346 Ctr. Kohlen **100,750** Thlr., für 235,068 Ctr. Güter **8,900** Thlr., zusammen **149,409½** Thlr.

*39b. Erfurt-Höxter.

Diese projectirte Bahn soll über Gebesee, Greußen, Sondershausen, Nordhausen und Nordheim laufen. Länge: von Erfurt bis Nordhausen **8**, von da bis Nordheim 8, von da bis Höxter **6**, zusammen **22** Meilen. Bereits haben Unterhandlungen zwischen Preußen und Schwarzburg-Sondershausen stattgefunden.

40. Frankfurt-Hanau.

Einnahme 1858: **470,642** Fl. rh. für 473,805 Personen und 2,238,731 Ctr.

41. Frankfurt-Homburg.

Das Project dieser Bahn ist in der letzten Zeit wieder ernstlich aufgenommen worden. Ein bekannter engl. Eisenbahnunternehmer will die Bahn unter den von der Bank gestellten Bedingungen bauen und die Verhandlungen sollen bis auf die noch fehlende Concession Nassau's zu Ende geführt sein. Die Erdarbeiten sollen noch in diesem Frühjahr begonnen und die Bahn bis zum nächsten Herbste in fahrbarem Stande hergestellt werden. Die Bestätigung dieser Nachricht ist freilich abzuwarten.

41 b. Fünfkirchen-Mohacs.

Diese von der ersten österreichischen Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft erbaute Bahn, $8\frac{1}{4}$ Meilen lang, wurde am 1. Dec. 1858 von Mohacs bis Ueszög (bei Fünfkirchen) mit Berührung von Vilany für den Waarenverkehr eröffnet. Von Mohacs aus steht die Bahn in directer Verbindung mit den Fahrten der gesellschaftlichen Dampfboote. Die Eröffnung der Personenfahrten wird später erfolgen.

42. Galizische Carl-Ludwigs-Bahn.

Einnahme 1858: **902,015** Fl. C.-M., nämlich **463,327** Fl. für die 5 Monate August bis Decbr. (126,922 Fl. für 90,275 Pers. und 336,405 Fl. für 1,472,791 Ctr.) und **438,687½** Fl. als Antheil an den während der Staatsregie erzielten Einnahmen in der Zeit vom 1. Jan. bis 31. Juli 1858.

43. Glückstadt-Elmshorn.

Einnahme im Jahre 1858: für 131,986 Pers. **32,605** Thaler, für Güter **20,656** Thlr., zusammen **53,261** Thlr.

*44 b. Goslar-Vienenburg.

Die Ausführung dieser $1\frac{1}{4}$ Meile langen Zweigbahn der braunschweigischen Staatsbahn wurde schon vor 20 Jahren beabsichtigt; im Frühjahr 1840 sollte sie vollendet sein. Aus unbekannten Gründen ist der Bau unterblieben. Jetzt hat sich ein Comité in Goslar gebildet, doch soll die braunschweigische Regierung geneigt sein, diese größtentheils auf hannöverschem Gebiete liegende Strecke auf eigene Kosten herzustellen.

*46b. Greiz-Saalfeld.

Diese projectirte Bahn soll über Mildenfurt, Auma, Weida, Triptis, Neustadt a. O., Pößneck laufen. Länge: 11—12 Meilen. Die wohlfeilste Linie ist auf 3,600,000 Fl. veranschlagt.

*49b. Guben-Röderau.

Project. Die Länge der Bahn (welche an die Stelle der nicht zu Stande gekommenen Bahn von Guben nach Burxdorf treten und eine Verbindung zwischen Frankfurt a. O. und Leipzig vermitteln, übrigens über Cottbus, Finsterwalde und Liebenwerda führen soll) würde 33,292 R. oder über 16½ Meilen betragen. Die Baukosten sind auf höchstens 3,747,000 Thaler veranschlagt, wovon die Direction der Leipzig-Dresdener Bahn dem Vernehmen nach 1 Mill. Thaler übernehmen will. Mehrere preuß. Abgeordnete haben den Antrag gestellt, die Staatsregierung um Ertheilung der Concession zu ersuchen.

56. Hannoversche Staatseisenbahnen.

Der Vertrag mit Bremen über die Bahn von Bremen nach Geestemünde oder Bremerhafen wurde dem Vernehmen nach am 28. Febr. 1859 zu Verden abgeschlossen. Länge: 8 M. Der Knotenpunkt für die Bremen-Harburger Bahn soll nicht bei Beverstedt, sondern bei dem Dorfe Stubbe (½ M. weiter westlich und ziemlich in gerader Linie zwischen beiden Endpunkten) angenommen und nach Vegesack eine Zweigbahn gebaut werden. Bauzeit: 2 Jahre. Kostenanschlag: 5 Mill. Thlr.; davon trägt jeder der beiden Staaten Hannover und Bremen die Hälfte, außerdem wird Bremen noch etwa 500,000 Thlr. zur Fortsetzung der Bahn von Geestemünde nach Bremerhafen, zur Ueberbrückung der Geeste und zum Bau der Bahn an beiden Häfen entlang verwenden müssen.

61. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

Einnahme im Jahre 1858: für 1,637,432 Pers. und 30,884,424 Ctr. Waaren 11,367,335 Fl. Dazu kommen noch 438,687½ Fl. als halber Antheil der Einnahme auf der östlichen Staatsbahn unter Verwaltung des Aerars in der Betriebsperiode vom 1. Januar bis 31. Juli. Projectirt wird eine Verlängerung der Stockerauer Flügelbahn bis ms (über 6 Meilen).

62. Kaiser-Franz-Joseph-Orientbahn.

In der außerordentlichen Generalversammlung am 10. Novbr. 1858 wurde die Fusion der Gesellschaft mit der neuen k. k. priv. südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und centralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft beschlossen. Die Actien der Orientbahn-Gesellschaft werden annullirt und durch Obligationen der neuen Gesellschaft dergestalt ersetzt, daß für 25 Orientbahn-Actien mit **150** Francs Einzahlung 16 voll eingezahlte Obligationen der neuen Gesellschaft, welche **15** Francs Interessen tragen und mit **500** Francs amortisirt werden, gegeben werden. Demnach kommen auf sämmtliche 300,000 Actien 192,000 Obligationen. Der Umtausch erfolgt 3 Monate nach dem definitiven Abschlusse des Fusionsvertrags. — Das Netz der Franz-Joseph-Orientbahn wird auf die Linien von Marburg (resp. Pragerhof) nach Ofen (über Neu-Kanischa und Stuhlweißenburg), von Oedenburg nach Kanischa und von Stuhlweißenburg nach Uj-Szöny beschränkt. Nur in dem Falle, daß von den Eisenbahnen im Banate eine Zweigbahn bis an einen Punkt des linken Donauufers zwischen Esseg und Vukovar geführt wird, soll eine Bahn von Kanischa über Esseg bis zu dem gedachten Punkte gebaut werden.

64. Kärnthnerische Eisenbahn.

Die für diese Bahn gebildete besondere Gesellschaft löst sich auf, da die Bahn einen Bestandtheil des Unternehmens der Ende 1858 gebildeten südösterreichisch-italienischen (k. k. priv. südlichen Staats-, lombardisch-venetianischen und centralitalienischen) Eisenbahngesellschaft bilden wird. Das Verwaltungscomité hat sich bereits am 19. Jan. 1859 aufgelöst und seine Geschäfte an die südliche Staatseisenbahngesellschaft abgetreten.

66. Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

Einnahme im Jahre 1858: für Personen **239,614** Thaler, für Güter **515,551** Thlr., zusammen **755,165** Thlr.

68. Leipzig-Dresden.

Den genannten Haltepunkten sind noch Dornreichenbach (zwischen Wurzen und Dahlen), Bornitz (zwischen Oschatz und Riesa), Langenberg (zwischen Riesa und Priestewitz) und Weintraube (kurz vor Dresden)

beizufügen. Der Haltepunkt Röderau wird nur von den nach Berlin gehenden oder daher kommenden Zügen berührt. Die Verbindung desselben mit der Hauptbahn geschieht durch 2 unweit Riesa von derselben ausgehende Curven. — Projectirt wird eine Zweigbahn von Niederau nach Meißen, etwa 1 Meile lang; Kostenanschlag: **170,000** Thaler.

Im J. 1858 betrug die Frequenz 769,862 Pers. und 11,331,380 Ctr., die Einnahme **2,029,109** Thlr., wovon **75,320** Thlr. auf die Magdeburger Strecke kommen.

Das Betriebsmaterial bestand Ende 1858 in 49 dienstfähigen Locomotiven (worunter 33 von Borsig, 6 von Hartmann, 4 von Rothwell, 2 von Hawthorn, 2 von Kirtley, 1 aus Brüssel, 1 aus Chemnitz), 47 Tendern, 114 Personenwagen mit 4292 Plätzen, 881 Packwagen für 112,866 Ctr.

70. Löbau-Zittau.

Einnahme im Jahre 1858: für 142,659 Pers. **35,274** Thaler, für 1,929,065 Ctr. Güter **66,914** Thlr., zusammen **102,187½** Thlr.

71. Lombardisch-venetianische Eisenbahn.

In der außerordentlichen Generalversammlung zu Wien am 18. Novbr. 1858 wurde eine Verschmelzung des Unternehmens mit dem der südösterreichisch-italienischen Eisenbahngesellschaft beschlossen; die neue Gesellschaft wird die Firma „**k. k. priv. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und centralitalienische Eisenbahngesellschaft**“ führen. Die Actionaire der alten Gesellschaft erhalten auf je drei alte Actien eine neue, welche auf **200** Fl. österr. Währung lautet. Die auf jene für 1. November 1858 ausgeschriebene Einzahlung von **20** Fl. **16** Kr. pr. Actie unterbleibt und wird den neuen Actien zugewendet, die sonach mit **60** Fl. oder **150** Fr. eingezahlt werden. Eine zweite Einzahlung von **10** Procent oder **20** Fl. ist vom 1. bis 15. Januar oder auch mit **6** Proc. Verzugszinsen bis zum 1. Juli zu leisten. Vom Januar 1859 an sind alte und neue Actien gleich eingezahlt mit **80** Fl. oder **200** Fr. Diejenigen Actionaire, welche bis 10. Dec. 1858 die Einzahlung auf die neuen Actien nicht geleistet haben, verlieren ihr Anrecht auf dieselben. Jede nach dem 10. Decbr. erfolgende Erlegung der auf die alten Actien ausgeschriebenen Einzahlung von **20** Fl. wird den alten Actien gutgeschrieben. — Das frühere Netz der italienischen Eisenbahnen wird noch erweitert durch Beifügung der Linie von Padua nach Rovigo (über 5 Meilen).

Verfassung. Je **40** Actien geben eine Stimme. Kein Actionair kann für sich oder Andere mehr als 20 Stimmen führen.

Einnahme im J. 1858: **4,241,959** Fl. (nämlich für Personen 2,474,162 Fl., für Militair und Separatzüge 174,831½ Fl., für Gepäck, Wagen u. s. w. 66,858 Fl., für Güter 1,526,107 Fl.).

72. **Lübeck-Büchen.**

Einnahme im Jahre 1858: für 135,975 Pers. **68,780** Thaler, für 1,535,075 Ctr. **105,969** Thlr., zusammen **174,749** Thlr.

72b. **Luxemburgische Eisenbahn** (Privatbahn).

Concessionirt sind vier Bahnen, sämmtlich von Luxemburg ausgehend: 1) Südbahn nach der französischen Grenze bei Thionville, **18½** Kilom. lang; 2) Westbahn nach der belgischen Grenze in der Richtung auf Arlon, **18½** Kil. (diese Strecke ist im Bau begriffen); 3) Ostbahn nach der preußischen Grenze bei Wasserbillig, **34** Kil.; 4) Nordbahn nach der preußischen Grenze bei Weißwampach in der Richtung nach St. Vith, **90** Kilom. Gesammtlänge: **161** Kilom. oder **21¾** M. Der Bau wird durch eine Privatgesellschaft Namens **„Wilhelm Luxemburg“** ausgeführt. Das Anlagecapital ist zu **53** Mill. Francs angenommen, wovon **35** Mill. durch Actien aufgebracht werden. Der Verwaltungsrath ist zur Aufnahme einer Anleihe von **8** Mill. Frcs. (effectiv) ermächtigt. Nach einer von der Gesellschaft mit belgischen Unternehmern am 25. Mai 1858 zu Paris geschlossenen Uebereinkunft sollen die Linien nach Belgien und Frankreich in einem Jahre, die nach Wasserbillig in 2, nach Diekirch in 3 Jahren vollendet werden. Nach einer zwischen der Regierung und der Gesellschaft geschlossenen Convention vom 31. Oct. 1858 (genehmigt von den Ständen 3. December) hat die Gesellschaft die ersten drei obengenannten Linien innerhalb 3 Jahren zu vollenden, braucht aber die Nordbahn für jetzt nur bis Diekirch (4 Meilen) zu bauen, da die preußische Regierung die Fortsetzung von Weißwampach durch die Eifel bis Aachen abgelehnt hat. Der Staat bewilligt eine Beihülfe von **3** Mill. Fr., sowie die Tragung der auf **1** Mill. Fr. veranschlagten Kosten, welche aus den nöthig werdenden Festungsbauten erwachsen.

73. **Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig.**

Einnahme im Jahre 1858: Hauptbahn **1,856,834**, Zweigbahn **77,605** Thlr.

74. Magdeburg-Halberstadt.

Einnahme im Jahre 1858: **697,279** Thlr.

75. Magdeburg-Wittenberge.

Der Güterverkehr dieser Bahn hat seit einigen Monaten einen bedeutenden Aufschwung genommen. Einnahme im Jahre 1858: für **149,045** Personen **113,310** Thlr., für 2,526,116 Ctr. **280,917** Thlr., Nebeneinnahmen **12,873½** Thlr., zusammen **407,101** Thlr.

78. Mainz-Ludwigshafen.

Einnahme im Jahre 1858: a) alte Bahn für 453,291 Personen **234,189** Fl., für 2,424,776 Ctr. **169,002** Fl., zus. **403,191** Fl.; b) neue Bahn (vom August an) für 43,101 Personen **43,188** Fl., für 156,784 Ctr. **22,340** Fl., zusammen **65,528** Fl.; im Ganzen incl. Nebeneinnahmen **476,401** Fl. — Zwischenstationen zwischen Mainz und Aschaffenburg sind: Großgerau, Darmstadt, Dieburg und Babenhausen.

79. Mecklenburgische Eisenbahn.

Im December 1858 machten die beiden Regierungen dem Landtage folgenden Vorschlag, um das zum Bau der Ostbahn erforderliche, auf **5** Mill. Thlr. veranschlagte Capital herbeizuschaffen: 1) aus Landesmitteln wird eine Verzinsung von **4½** Procent garantirt, wovon aber ½ Procent zur Tilgung dienen soll; 2) von dieser Garantie übernimmt Schwerin ⅘, Strelitz ⅕; 3) bevor eine der beiden Regierungen zur Gewährung der garantirten Zinsen einzutreten hat, ist die mecklenburgische Eisenbahnverwaltung bis auf Höhe von ½ Procent zur Deckung verpflichtet; 4) die Regierungen übernehmen die Verpflichtung, die Fortführung der Ostbahn von der Landesgrenze bis zur Berlin-Stettiner Bahn mittelst eines Staatsvertrags mit Preußen herbeizuführen. — Aber die Stände wollten ihre Zustimmung nur nach Erfüllung gewisser das Steuerwesen betreffenden Bedingungen ertheilen. Beim Schlusse des Landtags wurde zur weiteren Verhandlung der Eisenbahnangelegenheit eine ständische Deputation erwählt. — Einnahme im Jahre 1858: für 277,955 Pers. **200,898** Thlr., für 2,207,949 Ctr. **212,120** Thlr., für Gepäck und Vieh **21,390** Thlr., für Wagenmiethe **7772** Thaler, zusammen **442,180** Thlr. (vorläufige Angabe).

38. Nassauische Rhein- und Lahn-Eisenbahn.

Nachdem am 13. Octbr. 1858 die der Gesellschaft zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten bewilligte letzte Frist von 3 Monaten zu Ende gegangen war, wurde durch Beschluß vom 15. ej. die Concession für verwirkt erklärt. Das Regierungsblatt vom 3. November ordnete den Bau von Eisenbahnen für Rechnung des Staats auf der Strecke Wiesbaden-Lahnstein-Weilburg an. Die Lahnbahn soll binnen 2 Jahren vollendet, die Strecke von Lahnstein bis Ems aber am 1. Mai 1859 wieder eröffnet werden. — Ober-Ingenieur: **Hilf**.

84. Neisse-Brieg.

Einnahme im Jahre 1858: **97,613** Thlr.

86. Neustadt-Weißenburg.

Projectirt wird eine Zweigbahn von Winden bis Carlsruhe mit einer Rheinbrücke bei Knielingen. Die Strecke von Carlsruhe bis Knielingen will die Stadt Carlsruhe bauen, wozu die vorläufige Genehmigung des Staats ertheilt ist.

88. Niederschlesisch-Märkische Staatsbahn.

Einnahme im Jahre 1858: **4,115,745** Thlr.

89. Niederschlesische Zweigbahn.

Einnahme im Jahre 1858: **160,055** Thlr.

91. Nürnberg-Fürth.

Einnahme im Jahre 1858: für 637,666 Pers. **67,826** Fl., für 378,437 Ctr. Frachtgüter, ferner Kohlen, Vieh u. s. w. **9697** Fl., außerdem **6083½** Fl., zusammen **83,607** Fl.; Ausgabe **52,074½** Fl.

Dividende für 1858: **15** Procent.

93. Oberschlesische Eisenbahn.

Nach einem Statutennachtrage vom 22. Decbr. 1858 (beschlossen am 30. September 1858) verzichtet die Gesellschaft auf eine weitere Ansammlung des Garantiefonds für die Breslau-Posener Eisenbahn, nachdem dieser eine Höhe von **1,800,000** Thlr. erreicht hat.

Von den Actien Lit. B. wurden 1858 **176** Stück ausgelooft.

Die im Bau befindliche Zweigbahn von Kattowitz nach Zabkowice,

ca. **3** Meilen lang, wovon nur ¾ M. in Preußen, wird einen Umweg von 2 Meilen (über Myslowitz) abschneiden und die Fahrt von Warschau nach Berlin sehr bedeutend abkürzen.

Die Einnahme im Jahre 1858 betrug für Haupt- und Zweigbahn **3,187,395** Thlr., für die Breslau-Posener Bahn **755,084** Thlr.

94. K. K. Oesterreichische Staatseisenbahnen.

Durch Vertrag vom 23. September 1858 hat der Staat auch die Südbahn einer Privatgesellschaft überlassen (s. unten). Seitdem sind nur noch folgende Bahnen gegenwärtig im Besitze des Staats: 1) die Wiener Bahnhofs-Verbindungsbahn, wovon vollendet ½, im Bau ¼ M.; 2) von Szczakowa nach Jaworzno, **1** M.; 3) die im Bau befindliche Marmorosch-Bahn in Ungarn (vergl. S. 359). Die gesammten, Ende 1858 vollendeten österr. Eisenbahnen werden auf **614⅓** österr. oder **628** deutsche M. berechnet, wovon aber 37, resp. 38 M. ohne Locomotivenbetrieb. Im Bau begriffen sind ca. 155, gesichert ca. 195 M. — Im Jahre 1858 betrug die Einnahme der Südbahn für 3,341,965 Pers. **3,605,014** Fl., für 17,468,486 Centner **6,795,707** Fl., zusammen **10,400,721** Fl. C.-M. — Die Stationen der Nord-Tiroler Eisenbahn von Innsbruck nach Kufstein sind: Hall, Fritzens, Schwatz, Jenbach, Brixlegg, Kundl, Wörgl.

Die jetzt aufgelöste Krakau-Oberschlesische Eisenbahngesellschaft (vergl. S. 268) für die Bahn von Krakau nach Myslowitz wurde im J. 1844 gebildet und am 24. Febr. deff. J. vom Senate des damaligen Freistaates Krakau concessionirt. Das Actiencapital betrug ursprünglich **1,500,000** Thlr. in Actien à **100** Thlr., wurde aber später auf **1,800,000** Thlr. erhöht. Am 24. Febr. 1848 wurde eine Prioritätsanleihe von **360,000** Thlr. zu **4** Proc. beschlossen. Die von der österr. Regierung den Actionairen gewährten Obligationen werden mit **9000** Thlr. jährlich und den ersparten Zinsen amortisirt.

95. K. K. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 20. December 1858 wurden **251** Actien verloost (auszutauschen gegen Genußscheine). — Die nun vollendete Theißbrücke bei Szegedin ist **1115** Fuß lang und besteht aus 8 Oeffnungen, jede mit 4 schmiedeeisernen Bogen; jeder Pfeiler besteht aus 2 Röhren, diese aber aus Gliedern von **9** Fuß Höhe.

96. Oppeln-Tarnowitz.

Einnahme im Jahre 1858: **84,738** Thlr. Für 1858 wurde zum ersten Male eine Dividende von **4** Procent gezahlt. — Zwischenstationen: Dembiohammer, Malapane, Klein-Stanisch, Kolonowska, Zawadzki, Zandowitz, Golormühle, Tworog, Friedrichshütte. — Die Bahn ist von Oppeln aus auf **4373** Ruthen horizontal, auf **1612** R. fallend, sonst durchgehends steigend, und zwar steigt sie bis Tarnowitz um **446** Fuß. Maximum der Steigung **1** auf **120**. — Die kleinsten Krümmungshalbmesser von **70** und **100** Ruthen kommen nur ganz im Anfange der Bahn vor.

100. Prag-Pilsen.

Nach einer in Wien am 20. Septbr. 1858 abgeschlossenen, am 15. Novbr. ratificirten Uebereinkunft wird als Anschlußpunkt der von Böhmen nach Bayern führenden Eisenbahn und gemeinsame Wechselstation die bayerische Stadt Furth bestimmt; der Uebergang über die Grenze soll bei dem österreichischen Dorfe Plassendorf stattfinden. Die böhmische Gesellschaft wird die bayerische Strecke gegen **4½** Procent Zinsen des Baucapitals benutzen. Die beiderseitigen Regierungen werden dafür Sorge tragen, daß die beiden Bahnen von Prag bis Nürnberg längstens bis Ende Juni 1862 in Betrieb gesetzt werden.

101. Preßburg-Tyrnau-Szered.

Einnahme im Jahre 1858: **131,884** Fl.

102. Preußische Ostbahn.

Einnahme im Jahre 1858: **2,552,527** Thlr. — Von den Ende 1857 vorhandenen 100 Locomotiven sind 75 von Borsig und 18 von Wöhlert in Berlin, 3 aus der Unionsgießerei in Königsberg, 3 von Egestorff und 1 von Stephenson. Die Strecke von Frankfurt bis Kreuz, **17** $\frac{9}{10}$ preuß. oder **18⅙** d. M. lang, fällt bis Kreuz um **71½** F. Größte Steigung **1** auf **150**.

Die bis Ende 1858 vom Staate contrahirten preuß. Eisenbahn-Anleihen betragen **50,300,000** Thlr. Am 7. Febr. 1859 beantragte die Regierung in der 2. Kammer die Bewilligung folgender Summen im Gesammtbetrage von **10,943,000** Thlr.: 1) **3,300,000** Thlr. für

eine Bahn von Bromberg über Thorn bis zur polnischen Grenze; 2) **3,081,000** Thaler für das zweite Geleise der niederschlesisch-märkischen Bahn; 3) **2,400,000** Thlr. Mehrkosten der Bahn von Saarbrücken nach Trier; 4) **2,162,000** Thaler Mehrkosten der Bahn von Frankfurt nach Kreuz.

Auf sämmtlichen preußischen Eisenbahnen waren Ende 1857 vorhanden: 1136 Locomotiven, 1751 Personen- und 22,749 Güterwagen.

103. Prinz-Wilhelms-Eisenbahn.

Einnahme im Jahre 1858: **239,035** Thlr.

104. Reichenberg-Prag.

Eine neuerdings projectirte Linie geht von Liebenau (an der Reichenberg-Pardubitzer Bahn) über Böhmisch-Aicha, Oschetz, Wartenberg, Niemes, Böhmisch-Leipa, Auscha, Leitmeritz, Theresienstadt nach Bauschowitz an der Staatsbahn. Länge: **11½** Meilen. Kostenanschlag: **6,727,500** Fl.

105. Rendsburg-Neumünster.

Die Gesellschaft hat den Betriebsvertrag mit der Altona-Kieler Gesellschaft bis zum 31. Dec. 1859 gekündigt. — Einnahme im Jahre 1858: für 94,745 Personen **40,384** Thlr., für Güter **34,432** Thlr., zusammen **74,816** Thlr.

106. Rhein-Alzey-Eisenbahn.

Die bayerische Concession zur Fortsetzung der Bahn nach Kaiserslautern wurde Ende Juli 1858 definitiv verweigert. Die Generalversammlung am 13. Oct. 1858 ertheilte daher dem Verwaltungsrathe Vollmacht, mit der hessischen Ludwigsbahn einen Vertrag wegen Ueberlassung der Bahn abzuschließen.

107. Rheinische Eisenbahn.

Die Moselbrücke bei Coblenz ist 1030 F. lang, hat eine Gesammtlichtweite von 828 F. und besteht aus 4 Stromöffnungen à 132 F. und 6 Fluthöffnungen à 50 Fuß. Die Stromöffnungen sind mit einer Gitterbrücke überspannt, welche Oeffnungen von 6 Fuß Höhe hat, von

Thurmpfeilern begrenzt ist und im Eisenbau 573 Fuß lang ist; die Fluthbrücke ist gemauert. Die Schienen liegen 42 F. über dem tiefsten Wasserstande. — Einnahme (incl. Cöln-Rolandseck) **1,344,837** Thlr., dazu kommen noch für die Verbindungsbahn durch und um Cöln, sowie für die Strecke von Rolandseck nach Coblenz **50,702** Thlr.

108. Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Beschreibung. Die Bahn verfolgt auf einer Länge von 12 M. das Nahethal mit dem Steigungsmaximum 1 auf 110, überschreitet dann die Wasserscheide zwischen Nahe und Saar bei Wallhausen, 1226 F. über dem Meere, fällt dann wieder (Maximum 1 auf 100) und erreicht durch das Thal der Blies ihren Endpunkt bei Neunkirchen. Der Anfangspunkt liegt 268, der Endpunkt 816 Fuß über der Meeresfläche. Auf 2 Meilen läuft die Bahn an der Grenze zwischen Preußen und Hessen-Darmstadt, auf 2 Meilen an der Grenze zwischen Preußen und Rheinbayern hin. Sie enthält 32 Dämme von 30—82 F. Höhe, 47 Einschnitte von mehr als 30 F. Tiefe, 21 Brücken über die Nahe, worunter 6 eiserne (die beiden längsten bei Kreuznach haben 318 und 330 Fuß Oeffnung), 10 Brücken über die Blies und 15 Tunnels von 192—1440 Fuß Länge, zusammen ½ M. lang. Die letzteren sind: 1) und 2) oberhalb Kreuznach, 768 und 300 F. lang; 3) der Booser Tunnel in der Herrschaft Meisenheim, 1356 Fuß lang; 4) durch den Hellberger Felsen bei Kirn, 588 F. lang; 5) der Gefallene-Fels-Tunnel, 648 F.; 6) durch den Hommerich-Berg, 1296 F.; 7) Enzeweiler Tunnel, 1440 Fuß; 8) Hammersteiner Tunnel, 192 Fuß; 9) Frauenberger Tunnel, 1296 F.; 10) Kupferheck-Tunnel, 540 F.; 11) Bockspiel-Tunnel bei Nohn, 484 Fuß; 12) Brehmerich-Tunnel, 600 F.; 13) Järot-Tunnel, 432 F.; 14) Mausemühlen-Tunnel, 648 F.; 15) Wibelskirchener Tunnel bei Neunkirchen, 996 F. Von diesen Tunnels kommen 7 (Nr. 6—12) nebst 16 Brücken über die Nahe auf einer Strecke von **1⅘** M. vor. Die Bahn soll bis Oberstein im Frühsommer 1859, vollständig im Spätherbst 1859 eröffnet werden.

Anlagecapital. Die Generalversammlung am 13. Febr. 1859 hat eine Prioritätsanleihe von **6** Mill. Thlr. zu **4½** Proc. Zinsen bewilligt, für welche die Regierung eine Zinsgarantie übernimmt. Davon sollen **4½** Mill. zur Vollendung des Baues und **1½** Mill. als Betriebsfonds dienen. Die Amortisation mit ½ Proc. soll in 5 Jahren beginnen. Verausgabt waren bis 1. Febr. 1859: **7,332,850** Thlr.

Einnahme auf der Strecke Bingerbrück-Kreuznach im J. 1858: **20,278** Thlr. für 80,725 Personen und 24,435 Ctr. Güter. Ausgabe **12,652½** Thlr.

Betriebsmaterial. Vorhanden sind 5 Locomotiven, 16 Personen-, 3 Gepäck- und 55 Güterwagen, außerdem bestellt 12 Locomotiven, 24 Personen-, 5 Gepäck-, 135 Güter- und 10 Viehwagen.

111. Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbach.

Einnahme im J. 1858: **357,878** Thlr.

113. Saarbrücker Staatseisenbahn.

Einnahme im J. 1858: **594,181** Thlr.

115. Sächsische Staatseisenbahnen.

Seit dem 15. Novbr. 1858 bestehen für die sächsischen Staatsbahnen zwei Directionen: a) die der östlichen Staatseisenbahnen (der sächsisch-böhmischen und sächsisch-schlesischen) in Dresden, und b) die der westlichen Staatseisenbahnen (der sächsisch-bayerischen, obererzgebirgischen und niedererzgebirgischen) in Leipzig. Jene verwaltet zugleich die Löbau-Zittauer, diese die Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn. Die Zahl der Stationen ist 46, darunter sind 18 erster Classe oder Bahnämter: a) Leipzig, Altenburg, Zwickau, Plauen, Hof, Schwarzenberg, Riesa, Chemnitz, Glauchau; b) Dresden 2, Pirna, Bodenbach, Bautzen, Löbau 2, Görlitz, Zittau; 15 zweiter Classe oder Bahnverwaltungen: a) Gößnitz, Crimmitschau, Werdau, Reichenbach, Niederschlema, Aue, Mitweida, Waldheim, Döbeln, Hohenstein-Ernstthal, Meerane; b) Krippen, Radeberg, Bischofswerda, Herrnhut; 13 dritter Classe oder Bahnexpeditionen: a) Kieritzsch, Herlasgrün, Mehltheuer, Reuth, Wiesenburg, Stein, Stauchitz, Ostrau, Oberlichtenau, St. Egidien; b) Königstein, Reichenbach in Schlesien, Oderwitz. Die bloßen Anhaltepunkte sind hierbei nicht gerechnet.

Die Bahnlänge der Chemnitz-Zwickau-Gößnitzer Eisenbahn wird offiziell zu 107,097, die der Zwickau-Schwarzenberger (excl. Kohlenbahn) zu 66,378 Ellen angegeben. Auf ersterer wurden bis Ende 1857: 8,415,363, auf letzterer 4,513,400 Cubikellen Boden bewegt. Die Kunstbauobjecte beider bestehen in resp. 53, 33 Fluß-, Bach- und Wegebrücken; 29, 38 Wölbschleusen; 198, 160 Deck- und offenen

Schleusen; 18, 6 Futtermauern; 23, 29 Böschungs- und Uferabpflasterungen; 31, 9 Wasserleitungen.

Projectirt wird eine Zweigbahn der sächsisch-bayerischen Eisenbahn von Kieritzsch nach Pegau, 1½ M., die bereits vorläufig genehmigt ist. Die Kosten sind auf **300,000** Thlr. veranschlagt, wozu die Regierung **60,000** Thlr. beitragen will. Freilich könnte sie nur dann einigermaßen rentabel werden, wenn sie im Elsterthale bis Zeitz (2 M.) fortgesetzt und dadurch mit der thüringischen Eisenbahn verbunden würde.

123b. K. K. priv. südliche Staats-, lombardisch-venetianische und centralitalienische Eisenbahn (Privatbahn).

1) Länge und Bahnlinie.

Dieses Netz umfaßt folgende Bahnen: 1) die südliche Staatsbahn von Wien bis Triest mit Zweigbahnen nach Laxenburg und Oedenburg, eventuell auch mit einer Zweigbahn von St. Peter nach Fiume, **81** öst. M. (**614** Kilom.); 2) die lombardisch-venetianische und centralitalienische Eisenbahn (wovon eröffnet **64**$\frac{3}{10}$ M.); 3) die Kärnthner Bahn bis Villach, **21**$\frac{3}{10}$ Meilen, eventuell bis Brixen auszubauen; 4) die Tiroler Bahnen von Kufstein bis Innsbruck, **10**½ Meilen, und von Botzen bis Verona, **20** M., welche durch eine Bahn von Innsbruck über den Brenner nach Botzen, **17** Meilen lang, verbunden werden sollen; 5) die Franz-Josephs-Orientbahn, von der aber vorerst nur die Linien von Marburg, resp. Pragerhof, nach Ofen, von Stuhlweißenburg nach Neu-Szöny und von Oedenburg bis Kanischa, zus. **73** Meilen, gebaut werden sollen; 6) die kroatische Bahn von Steinbrück über Agram nach Sissek (**18**¼ M.) und Carlstadt, eventuell mit Verbindungsbahnen nach Kanischa und Esseg. Von diesen Bahnen sind zur Zeit nur die erste ganz, die zweite und vierte theilweise vollendet, die drei andern im Bau begriffen und die Strecke von Steinbrück bis Agram (**10** Meilen oder **75** Kil.) bereits weit vorgerückt. Befahren wurden Ende 1858: über **156** österr. M., im Bau und concessionirt sind außerdem ca. **250** M., so daß das ganze Netz über **400** Meilen umfaßt.

2) Geschichte.

Der das Unternehmen begründende Vertrag der Gesellschaft — der Gründer des lombardisch-venetianischen Eisenbahnunternehmens — mit der Staatsverwaltung wurde am 23. Sept. 1858 abgeschlossen. Die

Genehmigung des Kaisers zur Ueberlassung der Südbahn wurde definitiv am 10. Decbr. 1858 ertheilt. Die Gesellschaften der Franz-Josephs-Orientbahn und lombardisch-venetianischen Eisenbahn genehmigten die Fusion resp. am 10. und 18. Novbr. 1858.

3) Anlagecapital.

1) Das Actien- oder Gesellschaftscapital besteht aus **150,000,000** Fl. österr. W. oder **375** Mill. Francs in 750,000 Actien zu **200** Fl. oder **500** Francs. (Hiervon kommen 312,500 Actien auf das Actiencapital der bisherigen lombardisch-venetianischen Eisenbahngesellschaft.)

2) Hierzu kommen die **200,000** Obligationen der lombardisch-venetianischen Eisenbahn, sowie die zur Abfindung der Actionaire der Kaiser-Franz-Josephs-Orientbahn dienenden **192,000** Obligationen, zusammen also **392,000** Obligationen, welche mit **15** Francs verzinst und mit **500** Francs zurückgezahlt werden und somit einen Nominalbetrag von **196** Mill. Francs oder **78⅖** Mill. Fl. haben. (Der erste Verwaltungsrath darf ein Anlehen bis 100 Mill. Fl. aufnehmen.) *)

4) Verhältniß zum Staate.

Der Kaufschilling für die vom Staate gebauten und abgetretenen Bahnen beträgt **100** Mill. Fl. österr. Währung, welche in folgenden Terminen zu zahlen sind: **10** Mill. einen Monat nach allerhöchster Bestätigung des Vertrags, **10** Mill. am 1. Nov. 1859, je **6** Mill. am 1. Nov. der Jahre 1860—1864, und je **10** Mill. am 1. Novbr. der J. 1865 und 1866; die übrigen **30** Mill. werden vom J. 1870 an in der Weise abgetragen, daß die Regierung die Hälfte des etwaigen Reinertrages des concedirten Bahnnetzes über **7** Proc. des Anlagecapitals erhält. Die Concessionaire haben bis 1. Nov. 1866 das Recht, sich von dieser stipulirten Theilung des Reinertrags durch die Verpflichtung zu befreien, dem Staate in vier Jahresraten zu **5** Mill. Fl. vom 1. Nov. 1871 an eine Aversionalsumme von **20** Mill. Fl. zu bezahlen. — Die Concession dauert bis zum 31. Dec. 1954. Zur Vollendung der acquirirten Bahnen sind folgende Termine festgesetzt: Triester Bahnhof 1860; von Steinbrück nach Sissek und von Pragerhof nach Kanischa

*) Auf die Ausrüstung der Triester Bahn sind 22, auf die Tiroler, Kärnthner und croatische Bahn 74, auf die Orientbahn 46 Mill. Fl. gerechnet.

1861; von Kanischa bis Ofen und von Agram bis Carlstadt 1862; von Stuhlweißenburg bis Neu-Szöny 1863; von Marburg bis Villach und von Padua bis Rovigo 1864; von Oedenburg bis Kanischa 1865; von Botzen bis Innsbruck 1868. Alle diese Linien werden für Doppelgeleis angelegt, doch braucht dasselbe erst dann ausgeführt zu werden, wenn die betreffende Linie mehr als **160,000** Fl. österr. W. pr. Meile jährlichen Bruttoertrag liefert. — Für alle der Gesellschaft von der Regierung überlassenen Eisenbahnen garantirt dieselbe 5⅕ Proc. Reinertrag incl. ⅕ Proc. Amortisation; in Bezug auf diese Garantie ist das Unternehmen in 4 Gruppen getheilt, sodaß die Garantie für jede Gruppe besonders gilt. Die in Folge der übernommenen Zinsgarantie etwa zu leistenden Beiträge sind als mit **4** Proc. zu verzinsende Vorschüsse zu betrachten und zurückzuerstatten, sobald der Betrieb der betreffenden Bahngruppe mehr als 5⅕ Proc. netto abwirft. Nach dem J. 1895 ist die Regierung berechtigt, die durch die Concession an die Gesellschaft abgegetretenen Bahnen einzulösen durch Zahlung einer Rente, die nach dem durchschnittlichen Reinertrage der letzten 7 Jahre (mit Weglassung der beiden schlechtesten) zu bemessen ist, aber keinenfalls weniger als 5⅕ Proc. des Anlagecapitals betragen darf.

5) Verfassung.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Wien. Der Verwaltungsrath besteht aus 30 Mitgliedern, von denen 16 österr. Staatsangehörige sein und wenigstens 11 in Wien wohnen müssen. Dieselben werden auf 5 Jahre gewählt. Die ordentliche Generalversammlung findet jährlich in Wien spätestens im Mai statt, die erste im Jahre 1860. Je 40 Actien geben eine Stimme, doch darf ein Actionair nicht mehr als 20 Stimmen (worunter 10 eigne) in sich vereinigen.

6) Rentabilität.

Während der Bauzeit wird das Actiencapital aus dem Baufonds mit **5** Procent verzinst. — Aus der Betriebseinnahme werden zunächst die Verwaltungs- und Unterhaltungskosten bestritten; dann die für die Verzinsung und Amortisation der Anleihen und Actien erforderlichen Beträge abgesetzt. Die Amortisation der Actien beginnt im J. 1868 und soll während der Dauer der Concession beendigt werden. Gegen die ausgeloosten und zum Nominalwerth zurückgezahlten Actien erhalten die Besitzer sogenannte Genußscheine, welche zum Bezug der Super-

dividende berechtigt sind. Außer den genannten Absetzungen werden von dem noch verbleibenden Ueberschusse **5** Proc. für den Reservefonds abgezogen, so lange bis derselbe **4** Mill. Fl. beträgt; **5** Proc. werden abgezogen, um unter die Mitglieder des Verwaltungsrathes und die Betriebsdirectoren vertheilt zu werden; der Rest wird als Superdividende vertheilt.

124. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

Die letzte Strecke der Hauptbahn von Turnau bis Reichenberg, **4⅓** M., wurde am 29. Jan. 1859, und die Zweigbahn bis Schwadowitz, **4¾** M. lang, am 3. Febr. 1859 zum ersten Male befahren. Auf der ersten Strecke kommen folgende größere Kunstbauobjecte vor: zwei Viaducte bei Sichrow und Reichenau, jener 60 Kl. lang, 93 Fuß hoch, dieser 50 Kl. lang, 42 Fuß hoch; zwei Tunnel bei Sichrow und Selowitz, resp. 335 und 40 Kl. lang; Einschnitte von 400 Kl. Länge. Die Eröffnung soll am 1. Apr. 1859 erfolgen. Einnahme der Streckenfahrten im J. 1858: **246,770** Fl.

130. Thüringische Eisenbahn.

Die Strecke von Zeitz bis Gera wurde am 26. Febr. 1859 zuerst probeweise befahren und am 19. März feierlich eröffnet, auch gleichzeitig in Betrieb gesetzt.

Druckfehler.

Seite 11, Zeile 13 v. u. l. Hamburg statt Kiel.
„ 45, „ 1 v. o. l. 10 statt 14.
„ 82, „ 13 v. o. ist über zu streichen.
„ 146, „ 17 v. o. l. Bovenden statt Bovender.
„ 160, „ 3 v. o. l. Letztere statt Letzter.
„ 289, „ 8 v. u. ist hinter 1,500,000 Fl. ein Fragezeichen zu setzen.
„ 320, „ 6 v. u. soll stehen 163,485 statt 163,458.

Anhang.

Verzeichniß der Curse aller Bahnen,

welche

in den offiziellen Curszetteln zur Notirung kamen.

(Die Tabellen sind mit der größten Sorgfalt zusammengestellt, und es ist hier nur zu erwähnen, daß da, wo in den Rubriken Lücken vorkommen, solche bedeuten, daß an diesen Tagen keine officiellen Notirungen stattfanden.)

		Seite
Aachen-Düsseldorf	1850—1855.	3
	1856—1858.	53
Aachen-Mastricht	1845—1855.	3
	1856—1858.	53
Altona-Kiel	1844—1855.	4
	1856—1858.	53
Anhalt-Cöthen-Bernb.	1845—1853.	5
	1857—1858.	53
Bayersche Ostbahnen	1856—1858.	53
Bergisch-Märkische Bahn	1854—1855.	6
	1856—1858.	54
Berlin-Anhalt.	1840—1855.	7
	1856—1858.	54
Berlin-Hamburg	1843—1855.	8
	1856—1858.	54
Berlin-Potsdam	1840—1846.	9
Berlin-Potsdam-Magdeburg	1847—1855.	10
	1856—1858.	54
Berlin-Stettin	1840—1855.	11
	1856—1858.	55
Bonn-Cöln	1843—1855.	12
	1856—1858.	55
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	1842—1855.	13
	1856—1858.	55
Budweis-Linz-Gmunden	1839—1855.	14
	1856—1858.	56
Chemnitz-Riesa	1836—1851.	15
Chemnitz-Würschnitz	1857—1858.	56
Cöln-Crefeld	1856—1858.	56
Cöln-Minden	1844—1855.	17
	1856—1858.	56
Cracau-Oberschlesische Bahn	1844—1854.	16
Dresden-Tharandt	1854—1858.	57
Düsseldorf-Elberfeld	1841—1855.	18
	1856—1857.	57

		Seite
Frankfurt-Hanau	1853—1855.	19
	1856—1858.	57
Frankfurt-Homburg	1853—1855.	19
	1856.	57
Galizische Carl-Ludwigs-Bahn	1856—1857.	57
Glückstadt-Elmshorn.	1844—1855.	20
	1856—1858.	58
Hamburg-Bergedorf	1842—1855.	21
	1856—1858.	58
Höchst-Soden		22
Kaiser-Ferdinands-Nordbahn	1836—1855.	22
	1856—1858.	58
Kaiser-Franz-Joseph-Orientbahn	1856—1858.	58
Kaiserin-Elisabeth-Bahn	1856—1858.	59
Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn	1844—1855.	24
	1856—1858.	59
Leipzig-Dresden	1835—1855.	25
	1856—1858.	59
Löbau-Zittau	1844—1855.	27
	1856—1858.	59
Lombardisch-Venetianische Eisenbahn	1856—1858.	60
Lübeck-Büchen	1852—1854.	28
Magdeburg-(Cöthen-Halle-)Leipzig	1837—1855.	29
	1856—1858.	60
Magdeb.-Halberstadt	1843—1855.	30
	1856—1858.	60
Magdeb.-Wittenberge	1845—1855.	31
	1856—1858.	60
Mainz-Ludwigshafen	1845—1855.	32
	1856—1858.	61
Mecklenburgische Eisenb.	1846—1855.	33
	1856—1858.	61
Münster-Hamm	1851—1855.	33
	1856—1858.	61
Neisse-Brieg	1844—1855.	34
	1856—1858.	61

		Seite
Neustadt-Weißenburg	1854—1858.	62
Niederschlesisch-Märkische Bahn	1843—1855.	35
	1856—1858.	62
Niederschlesische Zweigb.	1844—1855.	36
	1856—1858.	62
Nürnberg-Fürth	1836—1855.	37
	1856—1858.	62
Oberschlesische Bahn	1842—1855.	39
	1856—1858.	63
Oestr. Staatseisenbahn-gesellschaft	1855—1858.	63
Oppeln-Tarnowitz	1856—1858.	64
Pfälzische Ludwigsbahn	1844—1855.	41
	1856—1858.	64
Potsdam-Magdeburg	1845—1846.	9
Prinz-Wilhelmsbahn	1844—1855.	42
	1856—1858.	64
Rendsburg-Neumünster	1845—1855.	43
	1856—1858.	65
Rheinische Eisenbahn	1837—1855.	44
	1856—1858.	65
Rhein-Nahe-Eisenbahn	1856—1858.	65
Ruhrort-Crefeld-(Kreis-)Gladbach	1849—1855.	45
	1856—1858.	65
Sächs. Bayer. Bahn	1841—1855.	46
Sächs. Schlesische Bahn	1843—1855.	47
	1856—1858.	66
Stargard-Posen	1845—1855.	48
Südnorddeutsche Verbindungsbahn	1856—1859.	66
Taunusbahn	1837—1855.	49
	1856—1858.	66
Theißeisenbahn	1856—1858.	67
Thüringische Bahn	1844—1855.	50
	1856—1858.	67
Werra-Bahn	1858.	67
Wien-Raab	1838—1855.	51
Wilhelmsbahn	1844—1855.	52
	1855—1858.	67

Aachen-Düsseldorf.

Nachdem früher im Privatwege der Curs ein unbestimmter und schwankender war, beginnt die officielle Notirung desselben erst Ende August 1850.

1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.	
		1 Jan.	81	3 Jan.	87	3 Jan.	93	2 Jan.	89½	2 Jan.	81½
		1 Febr.	80	2 Febr.	84½	2 Febr.	92¾	1 Febr.	84½	1 Febr.	80½
		1 Mrz.	81¼	1 Mrz.	85¼	1 Mrz.	93	1 Mrz.	78½	1 Mrz.	80
		1 Apr.	81⅜	1 Apr.	87	1 Apr.	95	1 Apr.	73	2 Apr.	80½
		1 Mai	82	1 Mai	88½	2 Mai	95	1 Mai	78½	1 Mai	81
		2 Juni	82⅜	1 Juni	88	1 Juni	94¾	1 Juni	82¾	1 Juni	85
		1 Juli	83¾	1 Juli	89¾	2 Juli	93½	1 Juli	82¾	2 Juli	84
28 Aug.	81½	1 Aug.	87	3 Aug.	93½	1 Aug.	93¼	1 Aug.	82½	1 Aug.	90
4 Spt.	82	1 Spt.	87	2 Spt.	93⅛	2 Spt.	93¼	1 Spt.	82	1 Spt.	88¾
1 Oct.	82	1 Oct.	85	1 Oct.	92¾	1 Oct.	91½	2 Oct.	82¾	1 Oct.	87½
Nov.	—	10 Nov.	83½	1 Nov.	92	1 Nov.	86	1 Nov.	83½	1 Nov.	87
10 Dec.	80½	3 Dec.	83	1 Dec.	91	1 Dec.	89	1 Dec.	80	1 Dec.	86

Aachen-Mastricht.

Die officiellen Curse dieser Bahn sind außerordentlich lückenhaft In den Jahren 1848 bis August 1852 war fast gar kein Umsatz, erst mit dem September 1852 zeigte sich wieder einiges Leben und es erfolgte die unausgesetzte Notirung bis zur gegenwärtigen Zeit.

1845.		1846.		1847.		1852.		1853.		1855.	
18 Aug.	107	1 Spt.	87	1 Oct.	82	1 Nov.	62½	1. Dec.	67¾	2 Jan.	46½
1 Spt.	107	1 Oct.	83½	1 Nov.	80	1 Dec.	62¾	**1854.**		1 Febr.	49¼
1 Oct.	106¾	2 Nov.	88	1 Dec.	80	**1853.**		2 Jan.	68¼	1 Mrz.	49
1 Nov.	104¾	1 Dec.	83¾	**1848.**		3 Jan.	66¼	1 Febr.	51¾	2 Apr.	48½
1 Dec.	103	**1847.**		3 Jan.	77	2 Febr.	68½	1 Mrz.	41¼	1 Mai	46
1846.		2 Jan	89½	1 Febr.	72¾	2 Mrz.	71¾	1 Apr.	39½	1 Juni	52¼
2 Jan.	103¼	1 Febr.	88½	**1850.**		1 Apr.	71¾	1 Mai	43½	2 Juli	51½
2 Febr.	99	1 Mrz.	87½	15 Jan.	62	2 Mai	89¾	1 Juni	48	1 Aug.	49⅛
2 Mrz.	96	1 Apr.	84⅜	7 Mrz.	60	1 Juni	81½	1 Juli	49⅞	1 Spt.	49¾
1 Apr.	91½	1 Mai	81	**1852.**		2 Juli	78½	1 Aug.	47½	1 Oct.	47½
1 Mai	95½	1 Juni	83⅛	2 Spt.	66	2 Aug.	82	1 Spt.	51¾	1 Nov.	44½
2 Juni	95½	1 Juli	83½	1 Oct.	65	1 Spt.	80¼	2 Oct.	55	1 Dec.	47
1 Juli	92¼	2 Aug.	83⅜			1 Oct.	74¾	1 Nov.	52½		
1 Aug.	91½	1 Spt.	83			1 Nov.	71½	1 Dec.	47¼		

Altona-Kiel.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	108½	3 Jan.	111¾	3 Jan.	94	3 Jan.	110	3 Jan.	107¼
		2 Febr.	107½	1 Febr.	108	1 Febr.	92½	4 Febr.	106	1 Febr.	100½
8 Mrz.	103½	3 Mrz.	105	3 Mrz.	93	5 Mrz.	92½	1 Mrz.	106¾	1 Mrz.	96
2 Apr.	115	3 Apr.	105	4 Apr.	76	2 Apr.	92½	1 Apr.	107¼	3 Apr.	92
3 Mai	127½	1 Mai	109¾	2 Mai	75	3 Mai	93	1 Mai	107	1 Mai	96
4 Juni	123	2 Juni	109½	2 Juni	82½	1 Juni	93¼	1 Juni	106¾	1 Juni	103
2 Juli	121	3 Juli	107¾	7 Juli	86	1 Juli	94¼	1 Juli	106	1 Juli	106
2 Aug.	111	7 Aug.	107¼	1 Aug.	81½	2 Aug.	92½	3 Aug.	103¾	1 Aug.	106
3 Spt.	106½	4 Spt.	107¼	1 Spt.	91¼	2 Spt.	91	2 Spt.	104¼	1 Spt.	110
1 Oct.	105½	2 Oct.	105¾	3 Oct.	87¼	1 Oct.	89¼	1 Oct.	105½	3 Oct.	116½
1 Nov.	105½	3 Nov.	105	3 Nov.	86	1 Nov.	89	1 Nov.	104	1 Nov.	116¼
3 Dec.	115	1 Dec.	105¾	1 Dec.	88	3 Dec.	85	1 Dec.	106½	1 Dec.	116
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
3 Jan.	122	1 Jan.	109½	2 Jan.	89	2 Jan.	87¾	3 Jan.	107¾	2 Jan.	115½
4 Febr.	122	1 Febr.	110½	2 Febr.	87¼	4 Febr.	93	2 Febr.	107	1 Febr.	116
3 Mrz.	123½	2 Mrz.	109¼	2 Mrz.	86	11 Mrz.	94¼	9 Mrz.	108	1 Mrz.	116
1 Apr.	123	1 Apr.	109½	2 Apr.	86	2 Apr.	93	1 Apr.	110½	2 Apr.	119
2 Mai	119	1 Mai	107¼	1 Mai	89½	1 Mai	92½	2 Mai	110½	1 Mai	118
3 Juni	114	1 Juni	109¼	1 Juni	91¼	3 Juni	93½	3 Juni	108½	1 Juni	124½
1 Juli	109½	2 Juli	108¾	2 Juli	97	1 Juli	103½	1 Juli	106¼	2 Juli	126½
1 Aug.	112	3 Aug.	110½	3 Aug.	97	1 Aug.	111¾	1 Aug.	108	1 Aug.	127
2 Spt.	115	1 Spt.	110	4 Spt.	96¾	1 Spt.	110	1 Spt.	109	1 Spt.	127½
3 Oct.	110¾	1 Oct.	109½	2 Oct.	97	1 Oct.	109	3 Oct.	105¼	2 Oct.	124
4 Nov.	110½	1 Nov.	110½	2 Nov.	97	1 Nov.	105¾	4 Nov.	105	1 Nov.	125
2 Dec.	107	1 Dec.	111¾	3 Dec.	94	1 Dec.	107¼	5 Dec.	106	1 Dec.	128

Anhalt-Cöthen-Bernburg.

Die officiell bekannten Curse dieser Bahn sind sehr lückenhaft und außer den nachstehenden sind keine zur öffentlichen Notirung gekommen.

1845.		1846.		1847.		1852.		1854.		1855.	
		2 Jan.	95½	4 Jan.	74	Febr.	57				
		3 Febr.	95	1848.		Nov.	59¾				
		Mrz.	—			Dec.	60½				
		6 Apr.	80	2 Febr.	55	1853.					
6 Mai	100	1 Mai	90	12 Oct.	40½						
6 Juni	101¾	1 Juni	87	1850.							
3 Juli	101½	27 Juli	80								
5 Aug.	101⅛	1 Aug.	80	13 Aug.	46½		58 bis 60				
1 Spt.	102	1 Spt.	80	29 Oct.	48½						
Oct.	—	6 Oct.	78	1851.							
6 Nov.	98½	3 Nov.	78								
3 Dec.	98½	Dec.	—	4 Aug.	50¾						

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	101	3 Jan.	79⅝	2 Jan.	42	3 Jan.	37	2 Jan.	76
		2 Febr.	97½	1 Febr.	76	1 Febr.	46	2 Febr.	37	1 Febr.	67
		2 Mrz.	95½	2 Mrz.	61	1 Mrz.	42	1 Mrz.	40¾	März	51
		1 Apr.	92½	1 Apr.	44	2 Apr.	40	1 Apr.	45	April	54
		1 Mai	95	2 Mai	42	1 Mai	42	1 Mai	53¼	Mai	59
6 Juni	118	1 Juni	93¾	2 Juni	41	1 Juni	39¾	1 Juni	55	Juni	62
5 Juli	116¾	1 Juli	92	1 Juli	41½	1 Juli	42	1 Juli	55	Juli	64
1 Aug.	109	1 Aug.	91¼	1 Aug.	55½	1 Aug.	39¾	3 Aug.	55⅜	August	60¾
3 Spt.	106	1 Spt.	85½	1 Spt.	58	2 Spt.	41	2 Spt.	54	Sept.	70
1 Oct.	107½	1 Oct.	77½	2 Oct.	57	1 Oct.	38¼	1 Oct.	50½	Oct.	70
1 Nov.	103	2 Nov.	80⅝	1 Nov.	55¾	5 Nov.	36½	1 Nov.	49¼	Nov.	65½
2 Dec.	103	1 Dec.	81½	1 Dec.	56½	13 Dec.	29¼	1 Dec.	50¼	Dec.	64¼

1845.		1847.		1849.		1851.		1853.		1855.	
3 Jan.	104¾	2 Jan.	90	2 Jan.	59½	1 Jan.	34½	3 Jan.	61½	2 Jan.	67¾
3 Febr.	106¼	1 Febr.	88	1 Febr.	57½	1 Febr.	35	2 Febr.	65	1 Febr.	68
3 Mrz.	112	1 Mrz.	88	1 Mrz.	56½	1 Mrz.	37	1 Mrz.	76	1 Mrz.	70¼
1 Apr.	111⅙	1 Apr.	85¼	2 Apr.	54½	1 Apr.	40	1 Apr.	71½	2 Apr.	71
2 Mai	108¼	1 Mai	81½	1 Mai	54½	1 Mai	39½	2 Mai	75	1 Mai	71¼
3 Juni	106[illegible]	1 Juni	83½	4 Juni	53½	2 Juni	39¾	1 Juni	71¾	1 Juni	79½
1 Juli	106¾	1 Juli	85¾	2 Juli	52	2 Juli	37¾	2 Juli	73	2 Juli	81
1 Aug.	107	2 Aug.	85	1 Aug.	50½	1 Aug.	39¼	1 Aug.	78¼	1 Aug.	83¾
1 Spt.	106¼	1 Spt.	84½	1 Spt.	56	1 Spt.	38½	1 Spt.	83¼	1 Spt.	84½
1 Oct.	105¾	1 Oct.	82¼	1 Oct.	51½	1 Oct.	37	1 Oct.	80	1 Oct.	82¼
1 Nov.	103	1 Nov.	80¼	1 Nov.	50	11 Nov.	31½	1 Nov.	77	1 Nov.	80
1 Dec.	101	1 Dec.	81½	1 Dec.	46	8 Dec.	30¾	1 Dec.	76	1 Dec.	80¼

Berlin-Anhalt.

1840.

1 Juli	105
1 Aug.	107
1 Spt.	106½
6 Oct.	100¾
5 Nov.	101¾
1 Dec.	101¾

1841.

2 Jan.	99¾
1 Febr.	105½
1 Mrz.	106
1 Apr.	106¼
1 Mai	106¾
1 Juni	106
1 Juli	105½
2 Aug.	103¼
1 Spt.	103¾
1 Oct.	104
1 Nov.	103⅞
1 Dec.	104¾

1842.

3 Jan.	105
1 Febr.	106½
1 Mrz.	107
1 Apr.	107
2 Mai	107
2 Juni	105¼
1 Juli	105
1 Aug.	104⅜
1 Spt.	103⅞
1 Oct.	104
1 Nov.	103⅜
1 Dec.	106⅞

1843.

2 Jan.	107¼
1 Febr.	109¾
1 Mrz.	120
1 Apr.	117½
1 Mai	123½
1 Juni	129½
4 Juli	142
1 Aug.	147
1 Spt.	138½
2 Oct.	138¾
1 Nov.	145
1 Dec.	143½

1844.

2 Jan.	145¾
1 Febr.	144¾
1 Mrz.	155½
2 Apr.	154½
2 Mai	160½
1 Juni	167
2 Juli	160
1 Aug.	156½
3 Spt.	145
2 Oct.	149½
1 Nov.	142
2 Dec.	149

1845.

3 Jan.	154½
1 Febr.	152⅛
3 Mrz.	154
1 Apr.	155½
2 Mai	156½
3 Juni	148½
1 Juli	146¾
1 Aug.	146½

1845.

1 Spt.	126*
1 Oct.	125½
1 Nov.	120½
1 Dec.	117

1846.

2 Jan.	119½
2 Febr.	117½
2 Mrz.	115¾
1 Apr.	113
1 Mai	118
1 Juni	115¾
1 Juli	115
1 Aug.	113
1 Spt.	110¾
1 Oct.	106½
1 Nov.	113
1 Dec.	110

1847.

2 Jan.	114
1 Febr.	113½
1 Mrz.	111¾
1 Apr.	111¼
1 Mai	109½
1 Juni	109½
1 Juli	116½
2 Aug.	116½
1 Spt.	116¼
1 Oct.	115½
1 Nov.	116½
1 Dec.	120

1848.

3 Jan.	119
1 Febr.	114

1848.

2 Mrz.	99
1 Apr.	79½
2 Mai	79¼
2 Juni	78
1 Juli	77¾
1 Aug.	86¼
1 Spt.	89¼
2 Oct.	86
1 Nov.	81
1 Dec.	82½

1849.

2 Jan.	82½
1 Febr.	78½
2 Mrz.	75½
2 Apr.	75
1 Mai	77½
1 Juni	78
2 Juli	82½
1 Aug.	81¾
1 Spt.	85¼
1 Oct.	91¾
1 Nov.	90¾
1 Dec.	89¾

1850.

2 Jan.	89½
1 Febr.	94¼
1 Mrz.	91
2 Apr.	88
1 Mai	89
1 Juni	86¾
1 Juli	90½
1 Aug.	92
2 Spt.	96¾
1 Oct.	94¾

1850.

2 Nov.	98
2 Dec.	90

1851.

1 Jan.	95¾
1 Febr.	96¼
1 Mrz.	100⅜
1 Apr.	108¾
1 Mai	108
2 Juni	108½
1 Juli	112½
1 Aug.	113¾
1 Spt.	112¾
1 Oct.	110¾
1 Nov.	108½
1 Dec.	110¾

1852.

3 Jan.	113½
2 Febr.	111½
1 Mrz.	114¼
1 Apr.	121
1 Mai	122¾
1 Juni	124½
1 Juli	131¾
3 Aug.	133¼
2 Spt.	140½
1 Oct.	135½
1 Nov.	133½
1 Dec.	137

1853.

3 Jan.	137
2 Febr.	131½
1 Mrz.	133
1 Apr.	132½

1853.

2 Mai	135
1 Juni	135½
2 Juli	132
1 Aug.	134¼
1 Spt.	134½
1 Oct.	128½
1 Nov.	124
1 Dec.	122¾

1854.

2 Jan.	119¾
1 Febr.	108½
1 Mrz.	94
1 Apr.	95
1 Mai	106½
1 Juni	116½
1 Juli	119½
1 Aug.	119⅝
1 Spt.	130
2 Oct.	135
1 Nov.	130
1 Dec.	128¾

1855.

2 Jan.	135½
1 Febr.	130¼
1 Mrz.	132
2 Apr.	137¼
1 Mai	136
1 Juni	146
2 Juli	159¼
1 Aug.	166¼
1 Spt.	166½
1 Oct.	159½
1 Nov.	159
1 Dec.	164

* Lit. B. ausgegeben, welche 118½ standen.

Berlin-Hamburg.

1843.		1845.		1847.		1849.		1851.		1853.	
		3 Mrz.	118¾	1 Mai	108	2 Juli	72½	1 Spt.	101	1 Nov.	107
		1 Apr.	118	1 Juni	109	1 Aug.	68¼	1 Oct.	99¾	1 Dec.	105¾
		2 Mai	115½	1 Juli	108¾	1 Spt.	71	1 Nov.	99¼	**1854.**	
		3 Juni	114¾	2 Aug.	108	1 Oct.	76¾	1 Dec.	98⅞		
9 Mai	100½	1 Juli	113¾	1 Spt.	106½	1 Nov.	83¾	**1852.**		2 Jan.	105¾
2 Juni	102½	1 Aug.	115¾	1 Oct.	102	1 Dec.	82½			1 Febr.	99¾
4 Juli	106	1 Spt.	115½	1 Nov.	102½	**1850.**		3 Jan.	101	1 Mrz.	88
1 Aug.	107½	1 Oct.	114½	1 Dec.	102¼			2 Febr.	100	1 Apr.	82
1 Spt.	107¾	1 Nov.	111¼	**1848.**		2 Jan.	81	1 Mrz.	103¼	1 Mai	91½
2 Oct.	107	1 Dec.	108			1 Febr.	80¾	1 Apr.	108½	1 Juni	98
3 Nov.	105	**1846.**		3 Jan.	100¾	1 Mrz.	84¼	1 Mai	106¼	1 Juli	100
1 Dec.	106			1 Febr.	100	2 Apr.	80¼	1 Juni	105½	1 Aug.	100
1844.		2 Jan.	110	1 Mrz.	72	1 Mai	78¾	1 Juli	105	1 Spt.	104¼
		2 Febr.	108	1 Apr.	67	1 Juni	78½	1 Aug.	105¾	2 Oct.	106½
2 Jan.	108	2 Mrz.	105	2 Mai	56½	1 Juli	87½	2 Spt.	106¾	1 Nov.	103
1 Febr.	112	1 Apr.	101½	2 Juni	59	1 Aug.	87	1 Oct.	106½	1 Dec.	102½
1 Mrz.	114	1 Mai	103	1 Juli	57	2 Spt.	91½	1 Nov.	107	**1855.**	
2 Apr.	118	1 Juni	102	1 Aug.	61½	1 Oct.	90	1 Dec.	109½		
2 Mai	119¾	1 Juli	98½	1 Spt.	68½	2 Nov.	90½	**1853.**		2 Jan.	104¼
1 Juni	128¼	1 Aug.	98¼	3 Oct.	63½	2 Dec.	86			1 Febr.	105
2 Juli	119¼	1 Spt.	98¾	1 Nov.	63	**1851.**		3 Jan.	112½	1 Mrz.	104¾
2 Aug.	113¾	1 Oct.	94¾	1 Dec.	63½			2 Febr.	109½	2 Apr.	107½
3 Spt.	109	2 Nov.	95¼	**1849.**		1 Jan.	88¼	1 Mrz.	110½	1 Mai	105¼
2 Oct.	110¼	1 Dec.	95			1 Febr.	88½	1 Apr.	109	1 Juni	112½
1 Nov.	106½	**1847.**		2 Jan.	65	1 Mrz.	91¾	2 Mai	110½	2 Juli	121½
2 Dec.	108¼			2 Febr.	60	1 Apr.	96½	1 Juni	111	1 Aug.	119
1845.		2 Jan.	101½	2 Mrz.	50¾	1 Mai	96¾	2 Juli	109¼	1 Spt.	118¼
		1 Febr.	101	2 Apr.	46½	2 Juni	97	1 Aug.	109¾	1 Oct.	115¼
3 Jan.	111½	1 Mrz.	102	1 Mai	53½	1 Juli	97½	1 Spt.	113¼	1 Nov.	114⅜
3 Febr.	115½	1 Apr.	107½	1 Juni	59¼	1 Aug.	101½	1 Oct.	108½	1 Dec.	113¼

Berlin-Potsdam.

40.		1841.		1842.		1843.		1844.		1845.	
		2 Jan.	127¾	3 Jan.	122½	2 Jan.	125	2 Jan.	160½	3 Jan.	194
		1 Febr.	127	1 Febr.	122½	1 Febr.	126¼	1 Febr.	170	1 Febr.	197½
z.	119	1 Mrz.	127	1 Mrz.	124	1 Mrz.	135	1 Mrz.	170	22 Mrz.	202½
:.	119¼	1 Apr.	125¼	1 Apr.	124	1 Apr.	133½	2 Apr.	166	1 Apr.	204½
i	131	1 Mai	127	2 Mai	126½	1 Mai	139	2 Mai	167	3 Mai	204
ni	130	1 Juni	126½	2 Juni	127¼	1 Juni	138½	1 Juni	170	3 Juni	201½
i	130	1 Juli	125½	1 Juli	127	4 Juli	138	5 Juli	165	1 Juli	202½
g.	128½	2 Aug.	124½	1 Aug.	127	2 Aug.	156	1 Aug.	164½	1 Aug.	201
t.	129¼	1 Spt.	125	1 Spt.	126½	1 Spt.	152	5 Spt.	167½	1 Spt.	202½
:.	126½	1 Oct.	121½	1 Oct.	125¼	2 Oct.	154	2 Oct.	168½	1 Oct.	202½
v.	127	1 Nov.	122½	1 Nov.	123½	1 Nov.	155	1 Nov.	188	1846.	
c.	127½	1 Dec.	122¼	1 Dec.	125¼	1 Dec.	160	2 Dec.	192½	13 Febr.	193

Potsdam-Magdeburg.

1845.		1846.	
		2 Jan.	104
		2 Febr.	99¾
3 Mrz.	123	2 Mrz.	96
1 Apr.	121½	1 Apr.	95¾
5 Mai	116½	1 Mai	102
6 Juni	115¼	1 Juni	101¾
1 Juli	114½	1 Juli	99½
1 Aug.	115½	1 Aug.	99¼
1 Spt.	115¾	1 Spt.	92½
1 Oct.	116	1 Oct.	82
1 Nov.	110	1 Nov.	83½
1 Dec.	101½	1 Dec.	83½

Berlin-Potsdam-Magdeburg.

1847.		1848.		1850.		1851.		1853.		1854.	
2 Jan.	91	6 Juli	46	2 Jan.	69¾	1 Juli	70¼	3 Jan.	87	1 Juli	90¾
1 Febr.	94	2 Aug.	44	1 Febr.	68⅛	1 Aug	76¾	2 Febr.	86½	1 Aug.	90
1 Mrz.	93¾	1 Spt.	57	1 Mrz.	64½	1 Spt.	76⅞	1 Mrz.	88	1 Spt.	93¼
1 Apr.	92⅛	2 Oct.	52¼	2 Apr.	64	1 Oct.	76⅝	1 Apr.	93	2 Oct.	94¾
1 Mai	89¼	1 Nov.	52¼	1 Mai	65	1 Nov.	74	2 Mai	92¾	1 Nov.	92½
1 Juni	92⅛	1 Dec.	56	1 Juni	59½	1 Dec.	74	1 Juni	95	1 Dec.	89
1 Juli	98	1849.		1 Juli	63½	1852.		2 Juli	93½	1855.	
2 Aug.	103			1 Aug.	63¼			1 Aug.	95¾		
1 Spt.	95	2 Jan.	62½	2 Spt.	64⅞	3 Jan.	78	1 Spt.	97¼	2 Jan.	93½
1 Oct.	92½	1 Febr.	59	1 Oct.	64¼	2 Febr.	73⅞	1 Oct.	98	1 Febr.	92¼
1 Nov.	92	1 Mrz.	55½	2 Nov.	62¾	1 Mrz.	73½	1 Nov.	94¾	1 März	92½
1 Dec.	93¾	2 Apr.	53½	2 Dec.	52	1 Apr.	77¼	1 Dec.	95½	2 Apr.	94
1848.		1 Mai	52½	1851.		1 Mai	80½	1854.		1 Mai	90½
		1 Juni	53			1 Juni	84¾			1 Juni	94½
3 Jan.	93	2 Juli	59	1 Jan.	57½	1 Juli	85	2 Jan.	95	2 Juli	96
1 Febr.	90	1 Aug.	57½	1 Febr.	62¾	3 Aug.	86¾	1 Febr.	90½	1 Aug.	97¾
3 Mrz.	72	1 Spt.	60½	1 Mrz.	64½	2 Spt.	85	1 Mrz.	73½	1 Spt.	98¾
6 Apr.	78	1 Oct.	61	1 Apr.	71½	1 Oct.	81¾	1 Apr.	70¾	1 Oct.	96
10 Mai	45	1 Nov.	65½	1 Mai	69¼	1 Nov.	81½	1 Mai	81¼	1 Nov.	97½
2 Juni	44½	1 Dec.	69	2 Juni	68	1 Dec.	84¼	1 Juni	90½	1 Dee.	98½

Berlin-Stettin.

1840.

28 Juli	100
20 Aug.	101
1 Spt.	100

1841.

13 Febr.	97
1 Juli	95

1842.

18 Oct.	96
28 Nov.	101⅛

1843.

1 Apr.	108¾
1 Mai	111¾
2 Juni	115
4 Juli	118¾
1 Aug.	120¾
1 Spt.	119¾
2 Oct.	116¼
1 Nov.	118½
1 Dec.	117½

1844.

2 Jan.	118
1 Febr.	122½
1 Mrz.	128
2 Apr.	131½
2 Mai	132½
1 Juni	136½
2 Juli	129½
1 Aug.	120½

1844.

3 Spt.	116
2 Oct.	119½
1 Nov.	117
3 Dec.	121

1845.

3 Jan.	122½
1 Febr.	130¼
3 Mrz.	135¾
1 Apr.	132¼
2 Mai	130
3 Juni	127
1 Juli	126½
1 Aug.	130
1 Spt.	129¾
1 Oct.	129
1 Nov.	122⅞
1 Dec.	119

1846.

2 Jan.	119⅝
2 Febr.	117¾
2 Mrz.	115
1 Apr.	114
1 Mai	118¼
1 Juni	118
1 Juli	114
1 Aug.	113¼
1 Spt.	110¾
1 Oct.	105
1 Nov.	107
1 Dec.	106½

1847.

2 Jan.	110½
1 Febr.	110¼
1 Mrz.	110
1 Apr.	108⅜
1 Mai	107¼
1 Juni	108
1 Juli	109¾
2 Aug.	113½
1 Spt.	111¾
1 Oct.	111
1 Nov.	111
1 Dec.	113¼

1848.

3 Jan.	111¾
1 Febr.	110½
2 Mrz.	98½
1 Apr.	80
2 Mai	78½
2 Juni	77½
1 Juli	76
1 Aug.	85
1 Spt.	90
1 Oct.	87¾
1 Nov.	86½
1 Dec.	89¼

1849.

2 Jan.	90
1 Febr.	88¾
1 Mrz.	86¾
2 Apr.	86

1849.

1 Mai	86½
1 Juni	87¾
2 Juli	91½
1 Aug.	95
1 Spt.	100
1 Oct.	101¼
1 Nov.	102¼
1 Dec.	108¾

1850.

2 Jan.	108
1 Febr.	107½
1 Mrz.	105
2 Apr.	102
1 Mai	103
1 Juni	102
1 Juli	106
1 Aug.	105
2 Spt.	105¼
1 Oct.	105¾
1 Nov.	106½
2 Dec.	101½

1851.

1 Jan.	105¼
1 Febr.	108
1 Mrz.	112
1 Apr.	119
1 Mai	117½
1 Juni	119¼
1 Juli	123
1 Aug.	129

1851.

1 Spt.	128¾
1 Oct.	124
1 Nov.	120
1 Dec.	122

1852.

3 Jan.	128¾
2 Febr.	126½
1 Mrz.	127¾
1 Apr.	133
1 Mai	134½
1 Juni	139¼
1 Juli	143½
3 Aug.	152
2 Spt.	148¼
1 Oct.	143½
1 Nov.	143½
1 Dec.	143½

1853.

3 Jan.	152½
2 Febr.	147
1 Mrz.	156
1 Apr.	158¼
2 Mai	158½
1 Juni	156¼
2 Juli	147
1 Aug.	147½
1 Spt.	149¾
1 Oct.	144
1 Nov.	137½
1 Dec.	138

1854.

2 Jan.	135¼
1 Febr.	123
1 Mrz.	104
1 Apr.	111
1 Mai	121
1 Juni	136
1 Juli	135
1 Aug.	135
1 Spt.	141½
2 Oct.	146
1 Nov.	143¾
1 Dec.	132½

1855.

2 Jan.	136½
1 Febr.	137
1 Mrz.	142
2 Apr.	151½
1 Mai	150¾
1 Juni	160
2 Juli	170
1 Aug.	176
1 Spt.	177¾
1 Oct.	170
1 Nov.	167
1 Dec.	168¼

Bonn-Cöln.

1843.	
9 Oct.	97½

1844.	
19 Mrz.	135
2 Apr.	140
2 Mai	140
25 Juni	132
2 Juli	131½
6 Aug.	131
3 Spt.	130
1 Oct.	131½
1 Nov.	129½
6 Dec.	130

1845.	
3 Jan.	137
3 Febr.	138
3 Mrz.	142¼
1 Apr.	137
13 Mai	134
6 Juni	134
1 Juli	137
1 Aug.	139½
1 Spt.	138
1 Oct.	137½
13 Nov.	139
22 Dec.	138¼

1846.	
2 Jan.	140
7 Febr.	138¼
5 Mrz.	137¾
1 Apr.	140½
1 Mai	140
2 Juni	139½
23 Juli	137½
1 Aug.	137
2 Spt.	134
7 Oct.	132½
4 Nov.	132½
2 Dec.	132½

1847.	
Jan.	135
Febr.	135¼ bis 136½
März	136½ bis 135½
15 Apr.	127¼
Mai	126 bis 126½
Juni	127 bis 126½
Juli	126 bis 125
Aug.	125 bis 123½
Spt.	123½ bis 123
Oct.	123 bis 124
Nov.	123½
Dec.	123 bis 122½

1848.	
28 Jan.	122
10 Febr.	122
8 Mrz.	105
5 Apr.	101
Mai	100 bis 99
Juni	98 bis 97
Juli	98 bis 99
Aug.	100 bis 103
Spt.	103 bis 104
Oct.	103
Nov.	102½
Dec.	102½ bis 103

1849.	
15 Jan.	103
22 Febr.	103
10 Mrz.	102
19 Apr.	103¼
Mai	103½
28 Juni	103¼
21 Juli	105½
1 Aug.	107
Spt.	107¾ bis 109
18 Oct.	110
30 Nov.	111
10 Dec.	111

1850.	
2 Jan.	113
Febr.	115 bis 116
7 Mrz.	116
Apr.	116 bis 117
Mai	117 bis 116½
26 Juni	115
Juli	116 bis 117
29 Aug.	116
25 Spt.	116
Oct.	117
2 Nov.	117
17 Dec.	114

1851.	
10 Jan.	115
Febr.	118 bis 118½
März	118½ bis 119
9 Apr.	118½
Mai	118¾ bis 117½
27 Juni	118
22 Juli	118
Aug.	118½ bis 118
29 Spt.	116¼
Oct.	116½ bis 115
12 Nov.	104
Dec.	114¼ bis 115

1852.	
8 Jan.	115½
5 Febr.	113½
4 Mrz.	113
3 Apr.	113¼
1 Mai	113½
8 Juni	113
3 Juli	110
4 Aug.	109
4 Spt.	109
2 Oct.	108
2 Nov.	108
1 Dec.	109½

1853.	
7 Jan.	111
12 Febr.	110½
1 Mrz.	110¼
1 Apr.	110
2 Mai	109
Juni	—
1 Juli	107
4 Aug.	107½
10 Spt.	107½
6 Oct.	106
2 Nov.	105
2 Dec.	105

1854.	
2 Jan.	106
3 Febr.	102
1 Mrz.	102
5 Apr.	91
1 Mai	93½
2 Juni	98½
4 Juli	99
1 Aug.	100½
1 Spt.	102
3 Oct.	103½
3 Nov.	103
1 Dec.	103

1855.	
16 Jan.	105½
1 Febr.	106
1 Mrz.	106
3 Apr.	106
1 Mai	106½
1 Juni	107
3 Juli	109½
3 Aug.	111
4 Spt.	111
2 Oct.	111¾
2 Nov.	111¾
4 Dec.	112

Breslau-Freiburg-Schweidnitz.

1842.		1844.		1847.		1849.		1851.		1854.	
		10 Spt.	107¼	2 Jan.	97	7 Mai	79	1 Spt.	78½	2 Jan.	115
11 Juni	100⅓	5 Oct.	107½	1 Febr.	97	1 Juni	79	4 Oct.	76½	1 Febr.	106½
2 Juli	100½	1 Nov.	102⅔	1 Mrz.	98¼	2 Juli	82⅔	1 Nov.	73⅔	1 Mrz.	87
9 Aug.	101	4 Dec.	104½	3 Apr.	100⅙	11 Aug.	83¼	5 Dec.	73	1 Apr.	85
1 Spt.	101	**1845.**		4 Mai	99⅓	6 Spt.	83	**1852.**		1 Mai	99¾
4 Oct.	100½			1 Juni	100	15 Oct.	78¼			1 Juni	112
3 Nov.	101	2 Jan.	111	1 Juli	100½	1 Nov.	78	5 Jan.	80	1 Juli	113
1 Dec.	100	4 Febr.	114½	7 Aug.	103¾	1 Dec.	80	4 Febr.	77⅚	2 Aug.	113
1843.		1 Mrz.	117¾	3 Spt.	102½	**1850.**		1 Mrz.	80⅙	1 Spt.	118½
		3 Apr.	120	2 Oct.	100½			3 Apr.	87½	2 Oct.	129
3 Jan.	100	2 Mai	120	1 Nov.	101	3 Jan.	80¼	3 Mai	91½	1 Nov.	119
11 Febr.	99¾	4 Juni	116	2 Dec.	100¾	4 Febr.	80	1 Juni	95⅚	1 Dec.	114½
13 Mrz.	104½	1 Juli	116	**1848.**		4 Mrz.	78¼	1 Juli	95	**1855.**	
4 Apr.	107¼	2 Aug.	114½			8 Apr.	76	3 Aug.	104		
2 Mai	106½	1 Spt.	116	3 Jan.	101	2 Mai	74⅔	2 Spt.	106	2 Jan.	118
6 Juni	109½	1 Oct.	113	5 Febr.	99 5/12	10 Juni	72	1 Oct.	105¾	1 Febr.	116
4 Juli	115½	3 Nov.	108	1 Mrz.	90	1 Juli	73	1 Nov.	106¼	1 Mrz.	115½
1 Aug.	115⅙	3 Dec.	108	6 Apr.	75	1 Aug.	75	1 Dec.	109½	2 Apr.	118
8 Spt.	113	**1846.**		13 Mai	68¼	9 Spt.	74⅔	**1853.**		1 Mai	119
2 Oct.	117⅙			2 Juni	71½	5 Oct.	74½			1 Juni	127½
1 Nov.	115½	5 Jan.	109¼	4 Juli	71	4 Nov.	74½	3 Jan.	122	2 Juli	140
4 Dec.	112	6 Febr.	106	1 Aug.	81½	2 Dec.	69	2 Febr.	125	1 Aug.	150½
1844.		2 Mrz.	104	2 Spt.	88½	**1851.**		1 Mrz.	130	1 Spt.a	135½
		4 Apr.	104	8 Oct.	86½			1 Apr.	137½	1 Spt.b	122½
2 Jan.	115	1 Mai	107	2 Nov.	86	2 Jan.	72½	2 Mai	135	1 Oct a	133
1 Febr.	120	2 Juni	105	7 Dec.	88¼	8 Febr.	74	1 Juni	131⅜	1 Oct.b	117½
4 Mrz.	121¾	1 Juli	103	**1849.**		1 Mrz.	75⅔	2 Juli	119	1 Nov.a	135
1 Apr.	127	1 Aug.	100¼			7 Apr.	75½	1 Aug.	121½	1 Nov.b	118
7 Mai	128	1 Spt.	100	2 Jan.	81	1 Mai	75¼	1 Spt.	126	1 Dec.a	142
1 Juni	128	7 Oct.	97	1 Febr.	85	2 Juni	75	6 Oct.	119½	1 Dec.b	126
1 Juli	121	2 Nov.	94½	1 Mrz.	83¼	3 Juli	79½	1 Nov.	115		
1 Aug.	111	1 Dec.	95½	5 Apr.	79	2 Aug.	81 1/12	1 Dec.	117¾		

Budweis-Linz-Gmunden.

1839.	
23 Jan.	119½
17 Apr.	148
28 Mai	164
12 Juli	161

1840.	
19 Febr.	173
10 Mrz.	173
7 Apr.	178½
5 Mai	179
2 Juni	176
4 Juli	170
1 Aug.	160
1 Spt.	152
1 Oct.	141
2 Nov.	135
1 Dec.	135

1841.	
2 Jan.	134
6 Febr.	132
2 Mrz.	130
6 Apr.	120
4 Mai	123
1 Juni	119
1 Juli	115
11 Aug.	105
1 Spt.	104
9 Oct.	102
13 Nov.	102
Dec.	—

1842.	
4 Jan.	109
1 Febr.	115
14 Mrz.	109½
5 Apr.	110
14 Mai	116
1 Juni	116
18 Juli	113
1 Aug.	111
1 Spt.	109
3 Oct.	108
4 Nov.	107
3 Dec.	108½

1843.	
4 Jan.	116½
1 Febr.	120
4 Mrz.	118
3 Apr.	121
8 Mai	120
1 Juni	120
1 Juli	121
10 Aug.	131
1 Spt.	133
4 Oct.	142
6 Nov.	139
13 Dec.	141

1844.	
2 Jan.	149
1 Febr.	164
4 Mrz.	180
2 Apr.	171
1 Mai	176
1 Juni	191
1 Juli	187
1 Aug.	182
3 Spt.	177
21 Oct.	177
6 Nov.	175
2 Dec.	179

1845.	
7 Jan.	190
1 Febr.	185
1 Mrz.	192½
4 Apr.	194
7 Mai	192
14 Juni	192
4 Juli	188
1 Aug.	188
3 Spt.	185
6 Oct.	184
19 Nov.	172
1 Dec.	170

1846.	
2 Jan.	170
23 Febr.	228
3 Mrz.	220
1 Apr.	217
2 Mai	218
2 Juni	217
1 Juli	210
1 Aug.	213
2 Spt.	211
2 Oct.	213
3 Nov.	208
1 Dec.	207

1847.	
2 Jan.	210
1 Febr.	212
1 Mrz.	204
1 Apr.	190
1 Mai	194
1 Juni	200
2 Juli	196
3 Aug.	201
1 Spt.	193
1 Oct.	200
2 Nov.	196
1 Dec.	200

1848.	
3 Jan.	196
1 Febr.	198
1 Mrz.	184
1 Apr.	140
1 Mai	135
2 Juni	135
1 Juli	160
1 Aug.	168
1 Spt.	170
2 Oct.	170
17 Nov.	168
1 Dec.	170

1849.	
4 Jan.	185
1 Febr.	185
3 Mrz.	186
2 Apr.	187
1 Mai	182
3 Juni	205
5 Juli	210
7 Aug.	206
3 Spt.	210
8 Oct.	207
3 Nov.	204
1 Dec.	204

1850.	
3 Jan.	220
1 Febr.	220
1 Mrz.	220
3 Apr.	218
2 Mai	232
1 Juni	228
1 Juli	238
2 Aug.	238
2 Spt.	228
1 Oct.	234
1 Nov.	237
2 Dec.	242

1851.	
3 Jan.	250
3 Febr.	258
1 Mrz.	259
1 Apr.	266
1 Mai	264
2 Juni	268
1 Juli	270
1 Aug.	266
1 Spt.	268
1 Oct.	262
3 Nov.	264
2 Dec.	262

1852.	
2 Jan.	272
3 Febr.	286
2 Mrz.	281
1 Apr.	290
1 Mai	286
1 Juni	297
1 Juli	304
2 Aug.	312
1 Spt.	325
1 Oct.	315
6 Nov.	315
3 Dec.	320

185	
3 Jan.	
3 Febr.	
2 Mrz.	
9 Apr.	
2 Mai	
3 Juni	
8 Aug.	
1 Spt.	
13 Oct.	
2 Nov.	
1 Dec.	

185	
1 Jan.	
1 Febr.	
1 Mrz.	
1 Apr.	
1 Mai	
1 Juni	
1 Juli	
2 Aug.	
1 Spt.	
2 Oct.	
2 Nov.	
1 Dec.	

185	
2 Jan.	
1 Febr.	
1 Mrz.	
2 Apr.	
1 Mai	
1 Juni	
3 Juli	
1 Aug.	
1 Spt.	
1 Oct.	
1 Nov.	
1 Dec.	

Chemnitz-Riesa.

1836.		1838.		1845.		1847.		1849.		1851.	
		2 Jan.	98¼	3 Jan.	97	4 Jan.	65¼	3 Jan.	25¾	3 Jan.	21¾
		3 Febr.	97¾	3 Febr.	97¾	1 Febr.	62¼	2 Febr.	23¼		
17 Mrz.	107	1 Mrz.	98½	3 Mrz.	104¼	1 Mrz.	65¼	2 Mrz.	22¼		
2 Apr.	108⅛			4 Apr.	106¾	1 Apr.	58¼	2 Apr.	20¾		
2 Mai	108⅛			2 Mai	105½	3 Mai	60	2 Mai	19¾		
2 Juni	107			2 Juni	102	4 Juni	59	1 Juni	19		
1 Juli	106½			4 Juli	100	2 Juli	59	2 Juli	20½		
1 Aug.	106½			1 Aug.	101½	2 Aug.	58½	1 Aug.	22		
1 Spt.	106¾			1 Spt.	100¾	3 Spt.	59¼	3 Spt.	25½		
1 Oct.	105¼			3 Oct.	100¾	1 Oct.	57	1 Oct.	28¾		
3 Nov.	105½			3 Nov.	99	1 Nov.	53	2 Nov.	27¾		
1 Dec.	105½			1 Dec.	97	3 Dec.	51¼	3 Dec.	28½		

1837.		1844.		1846.		1848.		1850.			
2 Jan.	105			2 Jan.	96¼	3 Jan.	50	2 Jan.	25		
1 Febr.	105¼			2 Febr.	91½	2 Febr.	44½	1 Febr.	25½		
1 Mrz.	106			2 Mrz.	89¾	6 Mrz.	30	4 Mrz.	25		
1 Apr.	107⅝			3 Apr.	89	3 Apr.	26	2 Apr.	24½		
1 Mai	106½	4 Mai	114	1 Mai	89¼	1 Mai	23	1 Mai	24½		
1 Juni	103¾	1 Juni	114⅜	2 Juni	86½	2 Juni	25	3 Juni	23¼		
1 Juli	102¾	1 Juli	108¾	3 Juli	83	3 Juli	24¼	1 Juli	23		
1 Aug.	101½	1 Aug.	104¾	3 Aug.	78	2 Aug.	28	2 Aug.	23⅛		
1 Spt.	101	1 Spt.	102	4 Spt.	73½	1 Spt.	26	2 Spt.	22¾		
2 Oct.	100	4 Oct.	101	2 Oct.	60½	2 Oct.	24½	2 Oct.	23		
1 Nov.	98¼	1 Nov.	98½	2 Nov.	61½	1 Nov.	25¼	1 Nov.	22¾		
2 Dec.	98¼	2 Dec.	98½	4 Dec.	61	1 Dec.	25	13 Dec.	20¼		

Cracau Oberschlesische Bahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	97	3 Jan.	66	2 Jan.	69½	5 Jan.	85	2 Jan.	90½
		3 Febr.	90¼	1 Febr.	61	2 Febr.	74¾	2 Febr.	81¾	11 Febr.	80
		2 Mrz.	88	4 Mrz.	48	1 Mrz.	68	1 Mrz.	82¾		
		1 Apr.	83	1 Apr.	35	2 Apr.	65¾	1 Apr.	83½		
		1 Mai	88	2 Mai	28	1 Mai	69	1 Mai	85¾		
5 Juni	117	2 Juni	86	3 Juni	29	1 Juni	66½	1 Juni	87		
2 Juli	112½	1 Juli	83½	1 Juli	30	4 Juli	70	1 Juli	88		
1 Aug.	104	1 Aug.	81½	1 Aug.	37½	1 Aug.	69	3 Aug.	90¼		
3 Spt.	103½	Spt.	—	1 Spt.	46	2 Spt.	71	2 Spt.	90¼		
1 Oct.	104	17 Oct.	69	3 Oct.	42½	1 Oct.	68	1 Oct.	90¼		
2 Nov.	100	2 Nov.	69½	1 Nov.	42½	5 Nov.	68¼	1 Nov.	89⅜		
2 Dec.	99¾	2 Dec.	71½	1 Dec.	42	2 Dec.	57	1 Dec.	89½		
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**			
2 Jan.	102¼	2 Jan.	78	8 Jan.	39½	2 Jan.	66¾	3 Jan.	91¾		
3 Febr.	104½	1 Febr.	78¼	10 Febr.	37¾	1 Febr.	74	2 Febr.	93½		
3 Mrz.	111¾	1 Mrz.	83	1 Mrz.	37¾	1 Mrz.	75	1 Mrz.	93¼		
1 Apr.	110⅛	1 Apr.	83	7 Apr.	35	2 Apr.	74¾	1 Apr.	93¾		
3 Mai	106¾	1 Mai	76½	12 Mai	33¾	1 Mai	73¼	2 Mai	94		
3 Juni	104	1 Juni	77	2 Juni	38	3 Juni	75½	2 Juni	93¾		
1 Juli	103¼	1 Juli	77¾	2 Juli	50	2 Juli	84	2 Juli	93¼		
1 Aug.	104½	2 Aug.	79	2 Aug.	58½	1 Aug.	84½	1 Aug.	93¾		
1 Spt.	103¾	1 Spt.	77¾	1 Spt.	55	2 Spt.	83¼	1 Spt.	93¾		
1 Oct.	103	1 Oct.	76½	2 Oct.	63½	1 Oct.	81¾	8 Oct.	90		
1 Nov.	99¼	1 Nov.	72½	1 Nov.	68¾	1 Nov.	76½	1 Nov.	88½		
2 Dec.	98	1 Dec.	70	1 Dec.	71¼	1 Dec.	78½	1 Dec.	90½		

Cöln-Minden.

1843.

11 Dec.	102¼

1844.

2 Jan.	103⅞
1 Febr.	108⅝
2 Mrz.	109
2 Apr.	112½
2 Mai	113½
1 Juni	120¾
2 Juli	113
1 Aug.	108⅜
3 Spt.	105¾
1 Oct.	107⅜
1 Nov.	103½
2 Dec.	104⅛

1845.

3 Jan.	105⅞
3 Febr.	107

1845.

3 Mrz.	111¼
1 Apr.	111
2 Mai	107¾
3 Juni	106¾
1 Juli	106⅜
1 Aug.	107⅛
1 Spt.	106¾
1 Oct.	106
1 Nov.	103⅛
1 Dec.	101

1846.

2 Jan.	101¾
2 Febr.	100¾
2 Mrz.	98¼
1 Apr.	95
1 Mai	99½
2 Juni	98¾
1 Juli	95½
1 Aug.	94¾
1 Spt.	93¾
1 Oct.	87
2 Nov.	87
1 Dec.	88

1847.

2 Jan.	95½
1 Febr.	93 11/12
1 Mrz.	93½
1 Apr.	92½

1847.

1 Mai	90¼
1 Juni	93⅓
1 Juli	94¾
3 Aug.	97¾
1 Spt.	96½
1 Oct.	94¾
1 Nov.	96¼
1 Dec.	96¾

1848.

3 Jan.	95
1 Febr.	93¾
1 Mrz.	76
1 Apr.	62
2 Mai	63
2 Juni	65
1 Juli	65
1 Aug.	74½
1 Spt.	77¼
2 Oct.	75¼
1 Nov.	74¼
1 Dec.	77½

1849.

2 Jan.	80
1 Febr.	79
1 Mrz.	78¼
2 Apr.	76½
1 Mai	77
1 Juni	76

1849.

2 Juli	86½
1 Aug.	86⅞
1 Spt.	92½
1 Oct.	94¼
1 Nov.	95¾
1 Dec.	95½

1850.

2 Jan.	96
1 Febr.	96⅞
1 Mrz.	95
2 Apr.	94
1 Mai	94¾
1 Juni	93¼
1 Juli	97¼
1 Aug.	96
2 Spt.	98
1 Oct.	97
2 Nov.	98
2 Dec.	92

1851.

1 Jan.	96¾
1 Febr.	97¾
1 Mrz.	99½
1 Apr.	104¾
1 Mai	101½
3 Juni	103¼
1 Juli	107⅛
1 Aug.	107¾

1851.

1 Spt.	108¼
1 Oct.	107½
1 Nov.	105¼
1 Dec.	107⅞

1852.

3 Jan.	110½
2 Febr.	107
1 Mrz.	108
1 Apr.	112½
1 Mai	113½
1 Juni	113⅛
1 Juli	112¾
3 Aug.	113⅝
2 Spt.	113
1 Oct.	111½
1 Nov.	112
3 Dec.	115½

1853.

3 Jan.	119½
2 Febr.	115⅞
1 Mrz.	117⅞
1 Apr.	121¾
2 Mai	121
1 Juni	120½
2 Juli	119
1 Aug.	121⅜
1 Spt.	124
1 Oct.	119

1853.

1 Nov.	117½
1 Dec.	117¾

1854.

2 Jan.	115¾
1 Febr.	109½
1 Mrz.	96⅜
1 Apr.	95½
1 Mai	105¾
1 Juni	116
1 Juli	116¾
1 Aug.	116¼
1 Spt.	122
2 Oct.	127¼
1 Nov.	124¼
1 Dec.	121½

1855.

2 Jan.	127½
1 Febr.	124⅜
1 Mrz.	125
2 Apr.	129
1 Mai	127½
1 Juni	146
2 Juli	161½
1 Aug.	171
1 Spt.	169
1 Oct.	163½
1 Nov.	163½
1 Dec.	169½

Düsseldorf-Elberfeld.

1841.		1843.		1846.		1848.		1851.		1853.	
		4 Juli	80	2 Jan.	92½	21 Juli	65¾	4 Jan.	92¾	2 Juli	87
		1 Aug.	85	2 Febr.	93½	1 Aug.	70	5 Febr.	95	1 Aug	90
		1 Spt.	79½	2 Mrz.	95	6 Spt.	65	1 Mrz.	97½	1 Spt.	89
5 Apr.	90	3 Oct.	76¼	1 Apr.	106			1 Apr.	99¾	1 Oct.	86
1 Mai	96	2 Nov.	74	1 Mai	116			8 Mai	98½	29 Nov.	83
1 Juni	96	1 Dec.	68	2 Juni	111¼			4 Juni	95	1 Dec.	83
1 Juli	95½	**1844.**		2 Juli	113	**1849.**		11 Juli	96	**1854.**	
1 Aug.	93¾			1 Aug.	110¾			1 Aug.	97		
1 Spt.	93¾	9 Jan.	80	1 Spt.	110¼					14 Jan.	85
1 Oct.	93¼	1 Febr.	85	1 Oct.	104			4 Oct.	95¾	1 Febr.	80
1 Nov.	92	1 Mrz.	98	2 Nov.	106					10 Mrz.	70
1 Dec.	90¾	14 Apr.	99	1 Dec.	105¼			16 Dec.	97	1 Apr.	64½
1842.		2 Mai	95½	**1847.**				**1852.**		1 Mai	68½
		1 Juni	97½							1 Juni	74
3 Jan.	85½	2 Juli	93	2 Jan.	105	10 Juli	63	19 Jan.	96½		
1 Febr.	87¼	2 Aug.	91	1 Febr.	105¾	9 Aug.	66	6 Febr.	106½	23 Aug.	75½
1 Mrz.	86¼	3 Spt.	84½	1 Mrz.	106	13 Spt.	67	1 Mrz.	97	1 Spt.	80
1 Apr.	85¾	1 Oct.	93½	1 Apr.	105			1 Apr.	112	6 Oct.	81
2 Mai	85¾	1 Nov.	92	1 Mai	105	1 Nov.	75	1 Mai	112½	1 Nov.	81
2 Juni	84	2 Dec.	92	1 Juni	107¼	1 Dec.	76	1 Juni	98	9 Dec.	80½
1 Juli	84⅜	**1845.**		1 Juli	104	**1850.**		1 Juli	94	**1855.**	
1 Aug.	83			3 Aug.	104			3 Aug.	96½		
1 Spt.	79	3 Jan.	94	1 Spt.	103¾	2 Jan.	77½	2 Spt.	89	3 Jan.	78
3 Oct.	74	1 Febr.	104½	1 Oct.	99¾	1 Febr.	79¼	1 Oct.	86½	1 Febr.	78
1 Nov.	58	3 Mrz.	105¾	1 Nov.	97¾	19 Mrz.	77½	1 Nov.	87¾	1 Mrz.	78⅛
1 Dec.	56	1 Apr.	108	1 Dec.	98	20 Apr.	77½	3 Dec.	90	2 Apr.	84½
1843.		2 Mai	105	**1848.**		27 Mai	78½	**1853.**		1 Mai	84½
		3 Juni	103			5 Juni	77½			1 Juni	88½
2 Jan.	57	1 Juli	102	3 Jan.	96	2 Juli	80	3 Jan.	94½	5 Juli	89½
2 Febr.	64½	1 Aug.	101½	10 Febr.	98	6 Aug.	87	2 Febr.	93	1 Aug.	96½
1 Mrz.	70	1 Spt.	101			3 Spt.	88¾	3 Mrz.	94	1 Spt.	104
1 Apr.	70	1 Oct.	100¾			2 Oct.	89¼	1 Apr.	90½	2 Oct.	108
1 Mai	71½	15 Nov.	95			11 Nov.	76	2 Mai	91	1 Nov.	109¼
1 Juni	72½	1 Dec.	94½			5 Dec.	87	1 Juni	90	1 Dec.	109

Frankfurt-Hanau.

1853.		1854.		1855.	
		2 Jan.	$95\frac{1}{2}$	2 Jan.	$97\frac{7}{8}$
2 Febr.	250	1 Febr.	89	1 Febr.	$94\frac{1}{8}$
1 Mrz.	250	1 Mrz.	83	1 Mrz.	$93\frac{1}{2}$
1 Apr.	$101\frac{1}{2}$	1 Apr.	$79\frac{1}{4}$	2 Apr.	93
2 Mai	$99\frac{1}{2}$	1 Mai	$86\frac{3}{4}$	1 Mai	$91\frac{1}{2}$
1 Juni	$97\frac{1}{2}$	1 Juni	$94\frac{1}{2}$	1 Juni	92
1 Juli	96	1 Juli	$98\frac{1}{4}$	2 Juli	$98\frac{1}{2}$
1 Aug.	96	1 Aug.	$98\frac{7}{8}$	1 Aug.	$97\frac{3}{4}$
1 Spt.	$101\frac{1}{2}$	1 Spt.	$99\frac{5}{8}$	1 Spt.	$94\frac{1}{4}$
1 Oct.	102	2 Oct.	$105\frac{1}{2}$	1 Oct.	90
1 Nov.	97	1 Nov.	$102\frac{7}{8}$	1 Nov.	$83\frac{1}{4}$
1 Dec.	98	2 Dec.	96	1 Dec.	$81\frac{5}{8}$

Frankfurt-Homburg.

1853.		1854.		1855.	
		2 Jan.	94	3 Jan.	$85\frac{1}{2}$
		1 Febr.	86	1 Febr.	84
		1 Mrz.	84	1 Mrz.	83
		3 Apr.	83	2 Apr.	$82\frac{1}{2}$
		1 Mai	85	1 Mai	82
		2 Juni	86	1 Juni	$82\frac{1}{2}$
		3 Juli	90	3 Juli	84
		1 Aug.	87	1 Aug.	93
		1 Spt.	87	1 Spt.	88
15 Oct.	$100\frac{1}{2}$	2 Oct.	92	1 Oct.	90
2 Nov.	98	1 Nov.	92	1 Nov.	94
3 Dec.	95	2 Dec.	85	1 Dec.	91

Glückstadt-Elmshorn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	72	7 Jan.	50	3 Jan.	27	6 Jan.	30	2 Jan.	33
23 Febr.	107	3 Febr.	72	1 Febr.	50	1 Febr.	25	3 Febr.	30	2 Febr.	36
8 Mrz.	106	3 Mrz.	71	März	—	5 Mrz.	25	März	—	3 Mrz.	35
9 Apr.	121	3 Apr.	71	April	—	2 Apr.	25	April	—	5 Apr.	37
3 Mai	125	1 Mai	73	Mai	—	3 Mai	25	Mai	—	1 Mai	34
4 Juni	119	2 Juni	73	30 Juni	$55\frac{1}{2}$	Juni	—	Juni	—	1 Juni	34
2 Juli	115	3 Juli	71	Juli	—	Juli	—	Juli	—	1 Juli	34
2 Aug.	110	7 Aug.	71	11 Aug.	24	Aug.	—	Aug.	—	1 Aug.	34
10 Spt.	105	4 Spt.	71	Sept.	—	Sept.	—	Sept.	—	1 Spt.	34
4 Oct.	110	2 Oct.	70	6 Oct.	25	Octbr.	—	Octbr.	—	1 Oct.	34
1 Nov.	113	3 Nov.	70	10 Nov.	25	Nov.	—	Nov.	—	1 Nov.	34
3 Dec.	115	1 Dec.	69	1 Dec.	25	Dec.	—	7 Dec.	23	1 Dec.	35
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
3 Jan.	119	1 Jan.	70	5 Jan.	25	Jan.	—	3 Jan.	24	2 Jan.	35
4 Febr.	119	2 Febr.	70	2 Febr.	25	Febr.	—	1 Febr.	28	1 Febr.	38
4 Mrz.	117	4 Mrz.	70	2 Mrz.	25	März	—	1 Mrz.	28	2 Mrz.	38
1 Apr.	120	1 Apr.	70	2 Apr.	25	April	—	1 Apr.	29	3 Apr.	38
2 Mai	116	4 Mai	68	1 Mai	25	Mai	—	3 Mai	30	1 Mai	33
3 Juni	105	1 Juni	65	1 Juni	25	Juni	—	6 Juni	30	1 Juni	$36\frac{1}{2}$
1 Juli	99	2 Juli	60	2 Juli	25	11 Juli	$24\frac{3}{4}$	1 Juli	30	2 Juli	37
1 Aug.	98	3 Aug.	60	4 Aug.	25	1 Aug.	26	1 Aug.	30	1 Aug.	37
2 Spt.	98	7 Spt.	51	4 Spt.	25	1 Spt.	33	2 Spt.	30	1 Spt.	38
3 Oct.	87	1 Oct.	55	2 Oct.	25	2 Oct.	30	3 Oct.	30	1 Oct.	40
4 Nov.	85	2 Nov.	53	2 Nov.	25	4 Nov.	30	1 Nov.	30	1 Nov.	40
2 Dec.	80	3 Dec.	54	3 Dec.	25	2 Dec.	30	2 Dec.	30	1 Dec.	40

Hamburg-Bergedorf.

1842.	
5 Aug.	74
Sept.	—
14 Oct.	72
15 Nov.	72
1 Dec.	70

1843.	
3 Jan.	75
3 Febr.	81
3 Mrz.	85
4 Apr.	89
2 Mai	90
2 Juni	90
4 Juli	98
1 Aug.	99
1 Spt.	98½
3 Oct.	98
3 Nov.	95½
1 Dec.	95

1844.	
5 Jan.	98
2 Febr.	98¾
8 Mrz.	98¾
2 Apr.	107½
3 Mai	107
4 Juni	112
2 Juli	104
2 Aug.	96
3 Spt.	92½
1 Oct.	94
1 Nov.	94
3 Dec.	93½

1845.	
3 Jan.	93½
4 Febr.	99
4 Mrz.	102½
1 Apr.	105½
2 Mai	106½
3 Juni	105
1 Juli	102½
1 Aug.	104½
2 Spt.	104½
3 Oct.	100
4 Nov.	99½
2 Dec.	99

1846.	
2 Jan.	96
3 Febr.	94
3 Mrz.	93½
3 Apr.	92½
1 Mai	93
2 Juni	91
3 Juli	90
7 Aug.	90
4 Spt.	90
2 Oct.	90
3 Nov.	90
1 Dec.	90

1847.	
1 Jan.	96½
2 Febr.	95
4 Mrz.	96
1 Apr.	96½
4 Mai	95
1 Juni	96½
2 Juli	96
3 Aug.	95
3 Spt.	95½
1 Oct.	92
2 Nov.	91
7 Dec.	88

1848.	
1 Jan.	84
1 Febr.	83½
März	—
Apr.	—
Mai	—
Juni	—
Juli	—
1 Aug.	60
1 Spt.	67
3 Oct.	66
3 Nov.	65
1 Dec.	64

1849.	
5 Jan.	67½
2 Febr.	68
2 Mrz.	68
2 Apr.	67½
1 Mai	72½
1 Juni	73½
2 Juli	77
3 Aug.	80
4 Spt.	84½
2 Oct.	94
2 Nov.	97
3 Dec.	94

1850.	
3 Jan.	94
1 Febr.	93½
5 Mrz.	92½
2 Apr.	92
3 Mai	90
1 Juni	90
1 Juli	89
2 Aug.	90
2 Spt.	93½
3 Oct.	93
1 Nov.	91
10 Dec.	88

1851.	
10 Jan.	88
4 Febr.	89
11 Mrz.	90½
2 Apr.	92
1 Mai	92
3 Juni	92
1 Juli	92
1 Aug.	93
1 Spt.	94
2 Oct.	93½
4 Nov.	93
2 Dec.	93

1852.	
6 Jan.	93
3 Febr.	89½
2 Mrz.	91½
2 Apr.	94½
4 Mai	95
1 Juni	93¼
2 Juli	93
2 Aug.	93½
2 Spt.	93¾
1 Oct.	95½
2 Nov.	95
3 Dec.	97½

1853.	
3 Jan.	90
1 Febr.	102½
1 Mrz.	102¾
1 Apr.	105½
3 Mai	106
3 Juni	106¼
1 Juli	106¾
1 Aug.	107
2 Spt.	108
3 Oct.	107½
1 Nov.	106
1 Dec.	105½

1854.	
2 Jan.	106
1 Febr.	105
1 Mrz.	100
1 Apr.	100
2 Mai	100
1 Juni	104
1 Juli	105
1 Aug.	106
1 Spt.	107½
2 Oct.	112
1 Nov.	111
1 Dec.	112

1855.	
2 Jan.	114½
1 Febr.	116
1 Mrz.	118
2 Apr.	119
1 Mai	118½
1 Juni	118½
2 Juli	120
1 Aug.	122
1 Spt.	122
1 Oct.	123
1 Nov.	122
1 Dec.	121

Höchst-Soden.

Sind nicht zur officiellen Notiz gekommen.

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

1836.		1838.		1840.		1843.		1845.		1847.	
		2 Mai	110⅜	1 Spt.	100¾	3 Jan.	81¾	3 Mai	187¾	1 Spt.	162¼
		6 Juni	110¼	1 Oct.	97	1 Febr.	87⅞	2 Juni	185¾	1 Oct.	155
		2 Juli	108¾	1 Nov.	92½	3 Mrz.	92	2 Juli	197½	2 Nov.	153
15 Apr.	113	4 Aug.	107⅜	1 Dec.	91	3 Apr.	97¼	1 Aug.	209	1 Dec.	158⅝
5 Mai	110¼	1 Spt.	107⅜	1841.		1 Mai	99	2 Spt.	220	1848.	
25 Juni	103½	1 Oct.	104⅞			1 Juni	102¾	1 Oct.	204		
9 Juli	102	2 Nov.	103½	2 Jan.	89	1 Juli	101¼	3 Nov.	192½	3 Jan.	142½
11 Aug.	101¾	3 Dec.	104¼	4 Febr.	88⅜	1 Aug.	104¼	1 Dec.	187¾	1 Febr.	133⅜
1 Spt.	101	1839.		1 Mrz.	87½	1 Spt.	108½	1846.		1 Mrz.	103
1 Oct.	102½			1 Apr.	86¼	2 Oct.	111			1 Apr.	64
2 Nov.	104¾	2 Jan.	104⅛	1 Mai	77½	2 Nov.	112½	2 Jan.	191	1 Mai	77½
1 Dec.	107	1 Febr.	103⅝	1 Juni	82½	1 Dec.	118½	3 Febr.	189⅛	2 Juni	85½
1837.		1 Mrz.	103¾	1 Juli	71¾	1844.		2 Mrz.	178¾	1 Juli	98½
		4 Apr.	104	2 Aug.	64¾			1 Apr.	193½	1 Aug.	102¼
2 Jan.	109	1 Mai	105⅛	1 Spt.	66⅝	2 Jan.	127¼	2 Mai	189½	1 Spt.	107½
1 Febr.	108½	1 Juni	104⅝	1 Oct.	67¼	1 Febr.	135	1 Juni	189½	1 Oct.	105
1 Mrz.	109¼	2 Juli	103¼	2 Nov.	66	1 Mrz.	133¼	1 Juli	181¼	6 Nov.	103½
5 Apr.	107⅝	7 Aug.	104⅞	1 Dec.	73½	1 Apr.	145¼	1 Aug.	182	1 Dec.	100½
1 Mai	109¾	2 Spt.	101¾	1842.		1 Mai	144⅞	2 Spt.	176½	1849.	
2 Juni	112	1 Oct.	101½			1 Juni	143⅜	1 Oct.	172¾		
6 Juli	114½	2 Nov.	104¼	3 Jan.	74¼	1 Juli	129	2 Nov.	165	3 Jan.	100½
5 Aug.	114¾	2 Dec.	102¾	1 Febr.	79	1 Aug.	140½	1 Dec.	175¾	1 Febr.	99¾
5 Spt.	114¾	1840.		1 Mrz.	69½	3 Spt.	140½	1847.		1 Mrz.	98¼
5 Oct.	113¾			2 Apr.	65	1 Oct.	155½			2 Apr.	97
2 Nov.	111¼	3 Jan.	102¼	2 Mai	73¾	2 Nov.	155½	2 Jan.	172¾	1 Mai	95
1 Dec.	109¼	1 Febr.	103	1 Juni	76¼	2 Dec.	159¾	1 Febr.	173½	4 Juni	97½
1838.		5 Mrz.	108⅞	2 Juli	72⅞	1845.		1 Mrz.	173¼	2 Juli	108¼
		1 Apr.	114	1 Aug.	73¼			1 Apr.	171½	2 Aug.	111
3 Jan.	108½	1 Mai	116	1 Spt.	73¼	4 Jan.	180	1 Mai	167¼	3 Spt.	113½
1 Febr.	109¾	1 Juni	112	3 Oct.	71⅞	1 Febr.	185	1 Juni	165¼	1 Oct.	113½
1 Mrz.	109⅛	1 Juli	110	4 Nov.	72⅞	1 Mrz.	190	2 Juli	161¼	3 Nov.	107½
	110¾	1 Aug.	108¾	1 Dec.	78	2 Apr.	193⅜	3 Aug.	170½	1 Dec.	107½

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.	
3 Jan.	110¼	3 Jan.	113¾	2 Jan.	157	3 Jan.	248	2 Jan.	235	2 Jan.	190¾
1 Febr.	110	1 Febr.	121¾	3 Febr.	153¾	1 Febr.	242½	1 Febr.	229½	1 Febr.	198¼
1 Mrz.	107⅞	1 Mrz.	131¾	2 Mrz.	152	1 Mrz.	236¾	1 Mrz.	222½	1 Mrz.	188¾
3 Apr.	107½	1 Apr.	133½	1 Apr.	152¾	5 Apr.	239	1 Apr.	217½	2 Apr.	197¼
2 Mai	106½	1 Mai	130½	1 Mai	157½	2 Mai	235½	1 Mai	215½	1 Mai	186
1 Juni	107½	2 Juni	130	1 Juni	197	1 Juni	222¼	1 Juni	213¾	1 Juni	192¼
1 Juli	109⅝	1 Juli	138¾	1 Juli	207¾	1 Juli	222¾	1 Juli	165½	3 Juli	202½
2 Aug.	114½	1 Aug.	151¾	2 Aug.	242½	3 Aug.	231	2 Aug.	169¼	1 Aug.	202½
2 Spt.	111	1 Spt.	152	1 Spt.	229½	1 Spt.	233½	1 Spt.	175	1 Spt.	206⅜
1 Oct.	109	3 Oct.	141½	1 Oct.	222	3 Oct.	220½	2 Oct.	177½	1 Oct.	205
2 Nov.	107½	3 Nov.	146¼	2 Nov.	215	2 Nov.	221½	2 Nov.	176	1 Nov.	205
2 Dec.	116	1 Dec.	150	3 Dec.	242½	1 Dec.	227	1 Dec.	178¾	1 Dec.	203¼

Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	94	3 Jan.	58	2 Jan.	$43\frac{3}{4}$	3 Jan.	$39\frac{3}{4}$	2 Jan.	$48\frac{1}{2}$
		2 Febr.	$91\frac{3}{8}$	1 Febr.	57	1 Febr.	$47\frac{5}{8}$	2 Febr.	$37\frac{7}{8}$	1 Febr.	$41\frac{1}{4}$
		2 Mrz.	86	1 Mrz.	44	1 Mrz.	$43\frac{1}{4}$	1 Mrz.	$37\frac{7}{8}$	1 Mrz.	33
		1 Apr.	$84\frac{1}{4}$	1 Apr.	$31\frac{1}{2}$	2 Apr.	$40\frac{1}{2}$	1 Apr.	45	1 Apr.	$33\frac{1}{4}$
		1 Mai	$87\frac{3}{8}$	2 Mai	$31\frac{3}{4}$	1 Mai	$41\frac{3}{8}$	1 Mai	48	1 Mai	$37\frac{1}{4}$
		2 Juni	$85\frac{1}{2}$	2 Juni	$32\frac{1}{4}$	1 Juni	$38\frac{7}{8}$	1 Juni	61	1 Juni	$42\frac{1}{4}$
		1 Juli	$83\frac{1}{2}$	1 Juli	$32\frac{3}{4}$	1 Juli	$42\frac{1}{2}$	1 Juli	47	1 Juli	43
		1 Aug.	$82\frac{3}{8}$	1 Aug.	40	1 Aug.	$39\frac{7}{8}$	3 Aug.	$49\frac{1}{4}$	1 Aug.	$41\frac{3}{8}$
		1 Spt.	$79\frac{7}{8}$	1 Spt.	$44\frac{1}{2}$	2 Spt.	$40\frac{5}{8}$	2 Spt.	$47\frac{1}{4}$	1 Spt.	45
		1 Oct.	$72\frac{1}{2}$	2 Oct.	$42\frac{1}{4}$	1 Oct.	$37\frac{5}{8}$	1 Oct.	41	2 Oct.	$45\frac{7}{8}$
		2 Nov.	$71\frac{3}{8}$	1 Nov.	$41\frac{3}{8}$	2 Nov.	$38\frac{1}{2}$	1 Nov.	$41\frac{1}{2}$	1 Nov.	$41\frac{1}{2}$
12 Dec.	$94\frac{5}{8}$	1 Dec.	$71\frac{3}{8}$	1 Dec.	41	2 Dec.	$33\frac{3}{4}$	1 Dec.	$45\frac{3}{4}$	1 Dec.	$38\frac{1}{2}$

1845.		1847.		1849.		1851.		1853.		1855.	
3 Jan.	98	2 Jan.	$77\frac{1}{4}$	2 Jan.	$37\frac{3}{4}$	2 Jan.	$35\frac{1}{2}$	3 Jan.	$51\frac{1}{2}$	2 Jan.	39
3 Febr.	$98\frac{15}{32}$	1 Febr.	$75\frac{5}{8}$	1 Febr.	37	1 Febr.	$37\frac{5}{6}$	2 Febr.	$50\frac{7}{8}$	1 Febr.	$43\frac{1}{4}$
3 Mrz.	$102\frac{1}{4}$	1 Mrz.	75	1 Mrz.	$36\frac{2}{3}$	1 Mrz.	38	1 Mrz.	$51\frac{7}{8}$	1 Mrz.	$44\frac{1}{8}$
1 Apr.	$103\frac{3}{4}$	1 Apr.	$73\frac{1}{4}$	2 Apr.	$33\frac{1}{2}$	1 Apr.	$39\frac{1}{4}$	1 Apr.	54	2 Apr.	$44\frac{7}{8}$
2 Mai	$101\frac{3}{4}$	1 Mai	$70\frac{1}{4}$	1 Mai	$33\frac{5}{8}$	1 Mai	$37\frac{3}{4}$	2 Mai	$57\frac{1}{4}$	1 Mai	$45\frac{1}{4}$
3 Juni	$99\frac{1}{2}$	1 Juni	$72\frac{1}{2}$	1 Juni	34	2 Juni	$37\frac{3}{4}$	1 Juni	$56\frac{1}{4}$	1 Juni	$49\frac{1}{4}$
1 Juli	99	1 Juli	$73\frac{1}{8}$	2 Juli	$39\frac{1}{2}$	1 Juli	$37\frac{5}{8}$	2 Juli	54	2 Juli	$48\frac{7}{8}$
1 Aug.	$98\frac{7}{8}$	3 Aug.	73	1 Aug.	$39\frac{3}{4}$	1 Aug.	$37\frac{1}{2}$	1 Aug.	$56\frac{1}{4}$	1 Aug.	$52\frac{3}{4}$
1 Spt.	$98\frac{7}{8}$	1 Spt.	$71\frac{1}{2}$	1 Spt.	47	1 Spt.	38	1 Spt.	$56\frac{3}{8}$	1 Spt.	56
1 Oct.	97	1 Oct.	$68\frac{1}{2}$	1 Oct.	$48\frac{7}{8}$	1 Oct.	$34\frac{3}{4}$	1 Oct.	53	1 Oct.	$57\frac{1}{8}$
1 Nov.	$93\frac{1}{8}$	1 Nov.	$68\frac{5}{8}$	1 Nov.	$55\frac{1}{2}$	1 Nov.	32	1 Nov.	49	1 Nov.	52
1 Dec.	$92\frac{1}{4}$	1 Dec.	$66\frac{1}{4}$	1 Dec.	$51\frac{3}{8}$	1 Dec.	$32\frac{3}{8}$	1 Dec.	$46\frac{3}{4}$	1 Dec.	53

Leipzig-Dresden.

1835.		1837.		1840.		1842.		1845.		1847.	
		3 Juli	122	3 Jan.	95½	4 Juli	105¾	3 Jan.	134¼	2 Juli	115
		4 Aug.	122	3 Febr.	97	1 Aug.	105½	3 Febr.	135	2 Aug.	118
		1 Spt.	106	2 Mrz.	98¾	2 Spt.	106¼	3 Mrz.	146½	3 Spt.	116½
		2 Oct.	105½	3 Apr.	97¾	3 Oct.	106½	4 Apr.	140¼	1 Oct.	115½
15 Mai	105	3 Nov.	100	1 Mai	100	1 Nov.	106½	2 Mai	137¼	1 Nov.	116¼
1 Juni	114	1 Dec.	100½	1 Juni	101¼	2 Dec.	107¼	2 Juni	130½	3 Dec.	115⅞
2 Juli	109½	1838.		3 Juli	104	1843.		4 Juli	130	1848.	
1 Aug.	111			3 Aug.	104¼			1 Aug.	132		
1 Spt.	114	2 Jan.	96¾	4 Spt.	103½	2 Jan.	108⅛	1 Spt.	132¼	3 Jan.	115
1 Oct.	114	1 Febr.	93½	2 Oct.	101¼	3 Febr.	110¼	3 Oct.	131¾	2 Febr.	114
2 Nov.	114	1 Mrz.	96¼	2 Nov.	100¾	3 Mrz.	114¾	3 Nov.	130	6 Mrz.	102½
2 Dec.	114	2 Apr.	95½	4 Dec.	99¾	3 Apr.	113¾	1 Dec.	129	3 Apr.	91
1836.		1 Mai	92¾	1841.		1 Mai	113¾	1846.		1 Mai	89
		1 Juni	93¼			2 Juni	115½			2 Juni	86
2 Jan.	114	2 Juli	96	1 Jan.	99¾	2 Juli	120¼	2 Jan.	129	3 Juli	86½
1 Febr.	119	1 Aug.	97	1 Febr.	100	4 Aug.	121½	2 Febr.	129	2 Aug.	96¼
1 Mrz.	136¾	1 Spt.	98¾	1 Mrz.	99¾	4 Spt.	125	2 Mrz.	129¼	1 Spt.	94½
2 Apr.	138¼	1 Oct.	96½	2 Apr.	98	2 Oct.	122½	3 Apr.	125½	2 Oct.	91½
2 Mai	137	1 Nov.	93¼	3 Mai	98½	3 Nov.	124¼	1 Mai	126½	1 Nov.	97¼
2 Juni	131½	3 Dec.	94	1 Juni	99¾	4 Dec.	125⅝	2 Juni	126¾	1 Dec.	96¾
1 Juli	133½	1839.		2 Juli	99	1844.		3 Juli	125½	1849.	
1 Aug.	134½			2 Aug.	99¾			3 Aug.	124¾		
1 Spt.	137½	1 Jan.	92½	3 Spt.	100¾	2 Jan.	128	4 Spt.	121½	2 Jan.	98½
1 Oct.	133	1 Febr.	92¾	1 Oct.	100½	2 Febr.	137	2 Oct.	115	2 Febr.	98
1 Nov.	133¼	2 Mrz.	92¼	1 Nov.	101	1 Mrz.	137½	2 Nov.	121	2 Mrz.	96⅝
1 Dec.	130	2 Apr.	95¾	3 Dec.	101⅜	1 Apr.	142½	4 Dec.	120¾	2 Apr.	94½
1837.		1 Mai	88	1842.		3 Mai	144	1847.		2 Mai	95
		3 Juni	89			3 Juni	145¼			1 Juni	94½
2 Jan.	129	1 Juli	89½	3 Jan.	102¾	1 Juli	141½	2 Jan.	124	2 Juli	100
3 Febr.	131½	2 Aug.	93¾	4 Febr.	103½	2 Aug.	141½	1 Febr.	124½	1 Aug.	100
3 Mrz.	134¼	2 Spt.	92	4 Mrz.	103¾	2 Spt.	129	1 Mrz.	123¾	3 Spt.	99⅞
3 Apr.	140¾	4 Oct.	90½	1 Apr.	103¼	4 Oct.	132½	1 Apr.	119	1 Oct.	104½
1 Mai	141¾	1 Nov.	93½	2 Mai	105⅛	1 Nov.	130¾	3 Mai	119	2 Nov.	107½
2 Juni	134	2 Dec.	94½	3 Juni	106¾	2 Dec.	134	4 Juni	116¾	3 Dec.	106¾

Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	94	3 Jan.	58	2 Jan.	43¾	3 Jan.	39¾	2 Jan.	48½
		2 Febr.	91⅜	1 Febr.	57	1 Febr.	47⅝	2 Febr.	37⅞	1 Febr.	41¼
		2 Mrz.	86	1 Mrz.	44	1 Mrz.	43¼	1 Mrz.	37⅞	1 Mrz.	33
		1 Apr.	84¼	1 Apr.	31½	2 Apr.	40½	1 Apr.	45	1 Apr.	33¼
		1 Mai	87⅜	2 Mai	31¾	1 Mai	41⅜	1 Mai	48	1 Mai	37¼
		2 Juni	85½	2 Juni	32¼	1 Juni	38⅞	1 Juni	61	1 Juni	42¼
		1 Juli	83½	1 Juli	32¾	1 Juli	42½	1 Juli	47	1 Juli	43
		1 Aug.	82⅜	1 Aug.	40	1 Aug.	39⅞	3 Aug.	49¼	1 Aug.	41⅜
		1 Spt.	79⅞	1 Spt.	44½	2 Spt.	40⅝	2 Spt.	47¼	1 Spt.	45
		1 Oct.	72½	2 Oct.	42¼	1 Oct.	37⅝	1 Oct.	41	2 Oct.	45⅞
		2 Nov.	71⅜	1 Nov.	41⅜	2 Nov.	38½	1 Nov.	41½	1 Nov.	41½
12 Dec.	94⅝	1 Dec.	71⅜	1 Dec.	41	2 Dec.	33¾	1 Dec.	45¾	1 Dec.	38½

1845.		1847.		1849.		1851.		1853.		1855.	
3 Jan.	98	2 Jan.	77¼	2 Jan.	37¾	2 Jan.	35½	3 Jan.	51½	2 Jan.	39
3 Febr.	98 5/12	1 Febr.	75⅝	1 Febr.	37	1 Febr.	37⅚	2 Febr.	50⅞	1 Febr.	43¼
3 Mrz.	102¼	1 Mrz.	75	1 Mrz.	36⅔	1 Mrz.	38	1 Mrz.	51⅞	1 Mrz.	44⅛
1 Apr.	103¾	1 Apr.	73¼	2 Apr.	33½	1 Apr.	39¼	1 Apr.	54	2 Apr.	44⅞
2 Mai	101¾	1 Mai	70¼	1 Mai	33⅝	1 Mai	37¾	2 Mai	57¼	1 Mai	45¼
3 Juni	99½	1 Juni	72½	1 Juni	34	2 Juni	37¾	1 Juni	56¼	1 Juni	49¼
1 Juli	99	1 Juli	73⅛	2 Juli	39½	1 Juli	37⅝	2 Juli	54	2 Juli	48⅞
1 Aug.	98⅞	3 Aug.	73	1 Aug.	39¾	1 Aug.	37½	1 Aug.	56¼	1 Aug.	52¾
1 Spt.	98⅞	1 Spt.	71½	1 Spt.	47	1 Spt.	38	1 Spt.	56⅜	1 Spt.	56
1 Oct.	97	1 Oct.	68½	1 Oct.	48⅞	1 Oct.	34¾	1 Oct.	53	1 Oct.	57⅛
1 Nov.	93⅛	1 Nov.	68⅝	1 Nov.	55½	1 Nov.	32	1 Nov.	49	1 Nov.	52
1 Dec.	92¼	1 Dec.	66¼	1 Dec.	51⅜	1 Dec.	32⅜	1 Dec.	46¾	1 Dec.	53

Leipzig-Dresden.

1835.	
15 Mai	105
1 Juni	114
2 Juli	109½
1 Aug.	111
1 Spt.	114
1 Oct.	114
2 Nov.	114
2 Dec.	114

1836.	
2 Jan.	114
1 Febr.	119
1 Mrz.	136¾
2 Apr.	138¼
2 Mai	137
2 Juni	131½
1 Juli	133½
1 Aug.	134½
1 Spt.	137½
1 Oct.	133
1 Nov.	133¼
1 Dec.	130

1837.	
2 Jan.	129
3 Febr.	131½
3 Mrz.	134¼
3 Apr.	140¾
1 Mai	141¾
2 Juni	134
3 Juli	122
4 Aug.	122
1 Spt.	106
2 Oct.	105½
3 Nov.	100
1 Dec.	100½

1838.	
2 Jan.	96¾
1 Febr.	93½
1 Mrz.	96¼
2 Apr.	95½
1 Mai	92¾
1 Juni	93¼
2 Juli	96
1 Aug.	97
1 Spt.	98¾
1 Oct.	96½
1 Nov.	93¼
3 Dec.	94

1839.	
1 Jan.	92½
1 Febr.	92¾
2 Mrz.	92¼
2 Apr.	95¾
1 Mai	88
3 Juni	89
1 Juli	89½
2 Aug.	93¾
2 Spt.	92
4 Oct.	90½
1 Nov.	93½
2 Dec.	94½

1840.	
3 Jan.	95½
3 Febr.	97
2 Mrz.	98¾
3 Apr.	97¾
1 Mai	100
1 Juni	101¼
3 Juli	104
3 Aug.	104¼
4 Spt.	103½
2 Oct.	101¼
2 Nov.	100¾
4 Dec.	99¾

1841.	
1 Jan.	99¾
1 Febr.	100
1 Mrz.	99¾
2 Apr.	98
3 Mai	98½
1 Juni	99¾
2 Juli	99
2 Aug.	99¾
3 Spt.	100¾
1 Oct.	100½
1 Nov.	101
3 Dec.	101⅜

1842.	
3 Jan.	102¾
4 Febr.	103½
4 Mrz.	103¾
1 Apr.	103¼
2 Mai	105⅛
3 Juni	106¾
4 Juli	105¾
1 Aug.	105½
2 Spt.	106¼
3 Oct.	106½
1 Nov.	106½
2 Dec.	107¼

1843.	
2 Jan.	108⅛
3 Febr.	110¼
3 Mrz.	114¾
3 Apr.	113¾
1 Mai	113¾
2 Juni	115½
2 Juli	120¼
4 Aug.	121½
4 Spt.	125
2 Oct.	122½
3 Nov.	124¼
4 Dec.	125⅝

1844.	
2 Jan.	128
2 Febr.	137
1 Mrz.	137½
1 Apr.	142½
3 Mai	144
3 Juni	145¼
1 Juli	141½
2 Aug.	141½
2 Spt.	129
4 Oct.	132½
1 Nov.	130¾
2 Dec.	134

1845.	
3 Jan.	134¼
3 Febr.	135
3 Mrz.	146½
4 Apr.	140¼
2 Mai	137¼
2 Juni	130½
4 Juli	130
1 Aug.	132
1 Spt.	132¼
3 Oct.	131¾
3 Nov.	130
1 Dec.	129

1846.	
2 Jan.	129
2 Febr.	129
2 Mrz.	129¼
3 Apr.	125½
1 Mai	126½
2 Juni	126¾
3 Juli	125½
3 Aug.	124¾
4 Spt.	121½
2 Oct.	115
2 Nov.	121
4 Dec.	120¾

1847.	
2 Jan.	124
1 Febr.	124½
1 Mrz.	123¾
1 Apr.	119
3 Mai	119
4 Juni	116¾
2 Juli	115
2 Aug.	118
3 Spt.	116½
1 Oct.	115½
1 Nov.	116¼
3 Dec.	115⅞

1848.	
3 Jan.	115
2 Febr.	114
6 Mrz.	102½
3 Apr.	91
1 Mai	89
2 Juni	86
3 Juli	86½
2 Aug.	96¼
1 Spt.	94½
2 Oct.	91½
1 Nov.	97¼
1 Dec.	96¾

1849.	
2 Jan.	98½
2 Febr.	98
2 Mrz.	96⅝
2 Apr.	94½
2 Mai	95
1 Juni	94½
2 Juli	100
1 Aug.	100
3 Spt.	99⅞
1 Oct.	104½
2 Nov.	107½
3 Dec.	106¾

Leipzig-Dresden.

1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.	
2 Jan.	106¾	3 Jan.	135¾	2 Jan.	148½	3 Jan.	194½	3 Jan.	200½	2 Jan.	187½
1 Febr.	107¾	3 Febr.	136½	2 Febr.	155½	1 Febr.	195	1 Febr.	184	1 Febr.	190
4 Mrz.	110¾	3 Mrz.	141¾	1 Mrz.	158	2 Mrz.	198	1 Mrz.	146	1 Mrz.	197
2 Apr.	111½	2 Apr.	141¾	2 Apr.	160	1 Apr.	200	1 Apr.	148¼	2 Apr.	198¾
1 Mai	121½	2 Mai	140½	3 Mai	167	2 Mai	212½	1 Mai	165½	1 Mai	197¾
3 Juni	120½	2 Juni	142½	2 Juni	169	1 Juni	219	1 Juni	186	1 Juni	202½
1 Juli	126¾	2 Juli	144	2 Juli	176½	1 Juli	209	1 Juli	189¾	2 Juli	211
2 Aug.	133¼	1 Aug.	144	2 Aug.	178	1 Aug.	217	1 Aug.	186¼	1 Aug.	216
2 Spt.	135½	1 Spt.	148	1 Spt.	177½	1 Spt.	216¾	1 Spt.	193	1 Spt.	215
2 Oct.	135½	1 Oct.	146	1 Oct.	177¾	1 Oct.	211	2 Oct.	195½	1 Oct.	209¼
1 Nov.	138	3 Nov.	144½	1 Nov.	185	1 Nov.	208½	1 Nov.	193	1 Nov.	213
2 Dec.	131	1 Dec.	145½	1 Dec.	185¼	1 Dec.	208½	1 Dec.	193	1 Dec.	218

Digitized by Google

Löbau-Zittau.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	90	3 Jan.	46	2 Jan.	18	2 Jan.	26½	2 Jan.	36
		2 Febr.	82½	2 Febr.	44	1 Febr.	18¼	2 Febr.	27	1 Febr.	34½
		2 Mrz.	80¾	6 Mrz.	33	4 Mrz.	24½	1 Mrz.	24½	1 Mrz.	26
		3 Apr.	82	3 Apr.	26	2 Apr.	25½	2 Apr.	24½	1 Apr.	23
		1 Mai	82¾	1 Mai	23	1 Mai	25¾	3 Mai	24¾	1 Mai	26¼
		2 Juni	81½	2 Juni	21	3 Juni	25	2 Juni	23½	1 Juni	26
		3 Juli	79	3 Juli	21½	3 Juli	24¾	2 Juli	28½	1 Juli	29¼
		3 Aug.	72	2 Aug.	24	Aug.	—	2 Aug.	28	1 Aug.	28¾
16 Spt.	100¾	4 Spt.	65	1 Spt.	24	4 Spt.	24¾	1 Spt.	26	1 Spt.	31½
		2 Oct.	56	2 Oct.	23	2 Oct.	24¾	1 Oct.	26	2 Oct.	32½
		2 Nov.	59	1 Nov.	23	1 Nov.	25	1 Nov.	26¾	1 Nov.	35½
		4 Dec.	56½	1 Dec.	20	18 Dec.	22	1 Dec.	26½	1 Dec.	33¼
1845.		1847.		1849.		1851.		1853.		1855.	
3 Jan.	96	2 Jan.	64¾	Jan.	—	3 Jan.	24½	3 Jan.	27	2 Jan.	36¼
3 Febr.	96¼	1 Febr.	62¼	2 Febr.	15	7 Febr.	23½	1 Febr.	27	1 Febr.	36½
3 Mrz.	103	1 Mrz.	61½	2 Mrz.	15½	3 Mrz.	24¾	2 Mrz.	27½	1 Mrz.	35
4 Apr.	106½	1 Apr.	59½	2 Apr.	20¾	2 Apr.	24	1 Apr.	29¼	2 Apr.	40
2 Mai	104¼	3 Mai	56¼	2 Mai	14	2 Mai	22½	2 Mai	36½	1 Mai	40½
2 Juni	99¾	4 Juni	56½	1 Juni	14	2 Juni	22	1 Juni	31½	1 Juni	40
4 Juli	99	2 Juli	55½	2 Juli	14	7 Juli	24	1 Juli	36½	2 Juli	40½
1 Aug.	99¼	2 Aug.	59½	Aug.	—	1 Aug.	24½	1 Aug.	39½	1 Aug.	46
1 Spt.	98	3 Spt.	57¼	17 Spt.	20	1 Spt.	26½	1 Spt.	37½	1 Spt.	46½
3 Oct.	97¼	1 Oct.	55½	1 Oct.	20	1 Oct.	24¾	1 Oct.	36¾	1 Oct.	45½
3 Nov.	93¼	1 Nov.	49	2 Nov.	20	3 Nov.	24	1 Nov.	33	1 Nov.	45
1 Dec.	90	3 Dec.	47½	3 Dec.	20	1 Dec.	24	1 Dec.	33	1 Dec.	41½

Lübeck-Büchen.

1852.		1853.		1853.		1854.		1854.		1855.	
		1 Jan.	140	1 Spt.	128	1 Mrz.	136				
1 Juni	156	1 Febr.	140	1 Oct.	120						
1 Juli	144	1 Mrz.	140	1 Nov.	120			1855.			
1 Aug.	144	1 Apr.	140	1 Dec.	124						
1 Spt.	142	1 Mai	136	1854.							
1 Oct.	140	1 Juni	124								
1 Nov.	140	1 Juli	124	1 Jan.	140						
1 Dec.	140	1 Aug.	128	1 Febr.	140						

Die officiellen Curse lauten auf Mk. Crt. (100 Mk. B. sind gleich 125 Mk. Crt. oder gleich 50 Thlr.); der Gleichförmigkeit wegen sind die obigen Curse in Preuß. Crt. reducirt.

Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig.

1837.		1838.		1839.		1841.		1842.		1843.	
		11 Mai	94½	2 Spt.	84¾	2 Jan.	109¼	2 Mai	115	4 Spt.	171
		1 Juni	93	4 Oct.	82¼	1 Febr.	115	3 Juni	117¼	2 Oct.	170
10 Mrz.	105	2 Juli	92¼	2 Nov.	84½	1 Mrz.	113½	4 Juli	117¾	3 Nov.	182½
24 Apr.	108⅝	1 Aug.	90½	2 Dec.	86	2 Apr.	114¾	1 Aug.	118¼	4 Dec.	184
2 Mai	109	1 Spt.	91¼	1840.		3 Mai	115	2 Spt.	121¼	1844.	
		1 Oct.	88			1 Juni	113	3 Oct.	123¼		
		1 Nov.	83½	2 Jan.	88¾	2 Juli	113½	1 Nov.	124½	2 Jan.	183
		3 Dec.	82	3 Febr.	93½	2 Aug.	111¾	2 Dec.	127½	2 Febr.	182
		1839.		2 Mrz.	95	3 Spt.	113¾	1843.		1 Mrz.	195
7 Oct.	109¾			3 Apr.	96	1 Oct.	114½			1 Apr.	195
		2 Jan.	83	1 Mai	100½	1 Nov.	113¼	2 Jan.	125	3 Mai	196½
16 Dec.	99½	1 Febr.	85	1 Juni	101¼	3 Dec.	113¼	3 Febr.	137	3 Juni	196½
1838.		2 Mrz.	84½	3 Juli	107¼	1842.		3 Mrz.	148	1 Juli	194
		2 Apr.	86½	3 Aug.	115			3 Apr.	146¾	2 Aug.	194
12 Jan.	97	1 Mai	85¾	4 Spt.	112¼	3 Jan.	109	1 Mai	157	2 Spt.	190
		3 Juni	86	2 Oct.	108½	4 Febr.	111½	2 Juni	167½	4 Oct.	190
		1 Juli	84½	2 Nov.	109½	4 Mrz.	111½	2 Juli	171½	1 Nov.	189
2 Apr.	96½	2 Aug.	85½	4 Dec.	109	1 Apr.	113¼	4 Aug.	173	2 Dec.	191

Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig.

1845.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
3 Jan.	185	4 Dec.	199	1 Spt.	170½	3 Juni	213	1 Mrz.	238	3 Jan.	282
3 Febr.	184	1847.		2 Oct.	164	1 Juli	212	2 Apr.	240½	1 Febr.	265
3 Mrz.	186¼			1 Nov.	164	2 Aug.	218½	3 Mai	244½	1 Mrz.	250
4 Apr.	185¼	2 Jan.	199	1 Dec.	161	2 Spt.	218	2 Juni	248	1 Apr.	219
2 Mai	183½	1 Febr.	198	1849.		2 Oct.	218	2 Juli	266¾	1 Mai	240
2 Juni	181½	1 Mrz.	199			1 Nov.	219½	2 Aug.	269	1 Juni	262
4 Juli	179½	1 Apr.	199½	2 Jan.	168	2 Dec.	210	1 Spt.	268	1 Juli	271
1 Aug.	181½	3 Mai	200¼	2 Febr.	169	1851.		1 Oct.	275	1 Aug.	273½
1 Spt.	180¾	4 Juni	209	2 Mrz.	167			1 Nov.	279	1 Spt.	299½
3 Oct.	180	2 Juli	221	2 Apr.	168	3 Jan.	207	1 Dec.	282	2 Oct.	299
3 Nov.	179	3 Aug.	235	2 Mai	168½	3 Febr.	209	1853.		1 Nov.	302
1 Dec.	180½	3 Spt.	220½	1 Juni	169¼	3 Mrz.	212			1 Dec.	300
1846.		1 Oct.	225	2 Juli	185½	2 Apr.	216	3 Jan.	282	1855.	
		1 Nov.	225	1 Aug.	191¼	2 Mai	213½	1 Febr.	282	2 Jan.	295
2 Jan.	175	3 Dec.	230	3 Spt.	192	2 Juni	214	2 Mrz.	284	1 Febr.	292
2 Febr.	175	1848.		1 Oct.	198	2 Juli	217½	1 Apr.	308	1 Mrz.	291
2 Mrz.	176			2 Nov.	218	1 Aug.	220	2 Mai	330	2 Apr.	292½
3 Apr.	175	3 Jan.	225	3 Dec.	217½	1 Spt.	227½	1 Juni	310	1 Mai	298½
1 Mai	180½	2 Febr.	222	1850.		1 Oct.	249	1 Juli	310	1 Juni	312
2 Juni	183	6 Mrz.	210			3 Nov.	241	1 Aug.	310	2 Juli	311½
3 Juli	184	3 Apr.	195	2 Jan.	211	1 Dec.	240	1 Spt.	319	1 Aug.	317
3 Aug.	186½	1 Mai	175	1 Febr.	213	1852.		1 Oct.	312	1 Spt.	314
4 Spt.	186½	2 Juni	150	4 Mrz.	215			1 Nov.	310	1 Oct.	318
2 Oct.	185	1 Juli	155	2 Apr.	214	2 Jan.	238	1 Dec.	296	1 Nov.	315½
2 Nov.	193½	1 Aug.	173	1 Mai	214	2 Febr.	236½			1 Dec.	319

Magdeburg-Halberstadt.

1843.		1845.		1847.		1849.		1851.		1853.	
		3 Mrz.	113½	1 Mai	112	3 Juli	120½	1 Spt.	146½	3 Nov.	185
		1 Apr.	112	1 Juni	113	2 Aug.	132	3 Oct.	147	1 Dec.	188
		2 Mai	109¼	1 Juli	114	11 Spt.	136	1 Nov.	148	**1854.**	
		3 Juni	106½	3 Aug.	114	3 Oct.	138¾	8 Dec.	148		
		1 Juli	112	1 Spt.	114	1 Nov.	139½	**1852.**		2 Jan.	181
		1 Aug.	111	5 Oct.	113½	3 Dec.	144½			7 Febr.	164
		1 Spt.	111	1 Nov.	116	**1850.**		8 Jan.	149	1 Mrz.	143
30 Aug.	117	1 Oct.	112¼	3 Dec.	118			9 Febr.	150	1 Apr.	140
1 Spt.	117	3 Nov.	109	**1848.**		2 Jan.	141	1 Mrz.	142	1 Mai	159
2 Oct.	114½	2 Dec.	107			5 Febr.	140¾	1 Apr.	149	1 Juni	174
1 Nov.	114	**1846.**		6 Jan.	117¼	1 Mrz.	143	1 Mai	157½	4 Juli	175
1 Dec.	111½			1 Febr.	116¼	Apr.	—	1 Juni	156½	4 Aug.	175
1844.		3 Jan.	102	2 Mrz.	108	Mai	—	1 Juli	160	1 Spt.	190
		3 Febr.	100¾	4 Apr.	96	3 Juni	138	3 Aug.	165½	2 Oct.	190
2 Jan.	117½	2 Mrz.	101½	2 Mai	95½	4 Juli	138	2 Spt.	168	22 Nov.	178
2 Febr.	120½	2 Apr.	108½	6 Juni	88	3 Aug.	137½	1 Oct.	168	1 Dec.	181
1 Mrz.	119½	1 Mai	112	1 Juli	83½	4 Spt.	134	1 Nov.	168	**1855.**	
2 Apr.	119	2 Juni	114¾	1 Aug.	91¼	1 Oct.	131½	1 Dec.	180¼		
2 Mai	119½	3 Juli	114	1 Spt.	105	15 Nov.	129	**1853.**		3 Jan.	179
1 Juni	126	3 Aug.	112¾	3 Oct.	103	31 Dec.	130			1 Febr.	179
2 Juli	120¼	1 Spt.	109	1 Nov.	102¾	**1851.**		3 Jan.	173½	5 Mrz.	179
1 Aug.	115	2 Oct.	101½	1 Dec.	110			3 Febr.	176	2 Apr.	183
3 Spt.	108	1 Nov.	105	**1849.**		7 Jan.	130	2 Mrz.	179	1 Mai	184
1 Oct.	113	1 Dec.	104¾			4 Febr.	129	1 Apr.	182	1 Juni	191
1 Nov.	112	**1847.**		5 Jan.	114⅛	1 Mrz.	129¼	2 Mai	191	2 Juli	192
2 Dec.	110½			3 Febr.	112½	1 Apr.	128½	1 Juni	189½	1 Aug.	200
1845.		2 Jan.	110	1 Mrz.	110	1 Mai	129½	1 Juli	185	1 Spt.	19
		1 Febr.	112½	14 Apr.	110	3 Juni	138	1 Aug.	188	1 Oct.	19
3 Jan.	110	1 Mrz.	113	17 Mai	110½	4 Juli	140	1 Spt.	185	1 Nov.	192
1 Febr.	113¾	1 Apr.	112½	1 Juni	117	1 Aug.	140½	3 Oct.	185½	1 Dec.	201

Magdeburg-Wittenberge.

1845.		1847.		1849.		1850.		1852.		1854.	
		1 Mrz.	87¼	10 Jan.	38	2 Nov.	54½	3 Juli	60	1 Mrz.	29
		1 Apr.	87	Febr.	—	2 Dec.	47	3 Aug.	58	1 Apr.	26½
5 Spt.	106½	1 Mai	82¼	Mrz.	—	1851.		2 Spt.	56½	1 Mai	29
3 Oct.	105	1 Juni	85¾	20 Apr.	39			1 Oct.	54½	1 Juni	30
4 Nov.	104½	2 Juli	85½	Mai	—	2 Jan.	51	1 Nov.	57½	5 Juli	33
2 Dec.	104	3 Aug.	86	4 Juni	38	1 Febr.	51½	1 Dec.	55½	7 Aug.	32
1846.		1 Spt.	83¾	2 Juli	49	1 Mrz.	55½	1853.		1 Spt.	33
		1 Oct.	82¾	1 Aug.	50¾	1 Apr.	54¼			2 Oct.	31
2 Jan.	104	2 Nov.	78	1 Spt.	58¼	1 Mai	53	3 Jan.	55	1 Nov.	29
3 Febr.	102	1 Dec.	78¾	1 Oct.	62	2 Juni	56¼	2 Febr.	50	19 Dec.	27
3 Mrz.	98	1848.		1 Nov.	69	1 Juli	56¼	1 Mrz.	49½	1855.	
3 Apr.	94			1 Dec.	65	1 Aug.	68½	1 Apr.	50¼		
1 Mai	97¾	3 Jan.	75¾	1850.		1 Spt.	71	2 Mai	49½	3 Jan.	30
2 Juni	97½	1 Febr.	72⅜			1 Oct.	69¼	1 Juni	47¼	1 Febr.	32¼
1 Juli	95	1 Mrz.	48	2 Jan.	60½	1 Nov.	68½	2 Juli	44¾	1 Mrz.	36
7 Aug.	95	1 Apr.	45	1 Febr.	63½	1 Dec.	70½	1 Aug.	46	2 Apr.	35½
1 Spt.	91⅞	2 Mai	41⅝	1 Mrz.	62½	1852.		2 Spt.	42½	1 Mai	41¼
1 Oct.	90½	3 Juni	40½	2 Apr.	59			1 Oct.	39¾	1 Juni	49
3 Nov.	89	1 Juli	41	1 Mai	57¼	3 Jan.	68	1 Nov.	40	2 Juli	52
4 Dec.	87	1 Aug.	45⅜	1 Juni	55	2 Febr.	63	1 Dec.	34½	1 Aug.	49¼
1847.		1 Spt.	41	1 Juli	59¼	1 Mrz.	66	1854.		1 Spt.	49½
		Oct.	—	1 Aug.	57	1 Apr.	66			1 Oct.	48¾
2 Jan.	89	8 Nov.	38	4 Spt.	57¾	1 Mai	65	2 Jan.	39	1 Nov.	42½
1 Febr.	87½	Dec.	—	1 Oct.	54	1 Juni	61½	1 Febr.	36	3 Dec.	42

Mainz-Ludwigshafen.

1845.		1846.		1847.		1848.		1854.		1855.	
		9 Jan.	103	5 Jan.	95	4 Jan.	82	2 Jan.	97	3 Jan.	94½
		21 Febr.	102	10 Febr.	95	23 Febr.	80	3 Febr.	88	1 Febr.	94
17 Mrz.	107¼			4 Mrz.	95			1 Mrz.	83	1 Mrz.	93½
1 Apr.	108			9 Apr.	93			1 Apr.	78	2 Apr.	98
		11 Mai	99	1 Mai	93			1 Mai	88	1 Mai	100
17 Juni	107½	18 Juni	100	2 Juni	93	**1853.**		2 Juni	90	1 Juni	96
		11 Juli	100	7 Juli	93			3 Juli	100½	2 Juli	106
		3 Aug.	99	Aug.	—	11 Mai	100	1 Aug.	96	1 Aug.	109½
		9 Spt.	98	7 Spt.	90	1 Spt.	107½	1 Spt.	97½	1 Spt.	116
		6 Oct.	95	5 Oct.	90	1 Oct.	102	3 Oct.	95	1 Oct.	121½
		9 Nov.	95	10 Nov.	89	1 Nov.	94½	1 Nov.	91	1 Nov.	117½
		16 Dec.	95	15 Dec.	82	1 Dec.	96	2 Dec.	92	1 Dec.	116

Mecklenburgische Bahn.

1846.		1847.		1849.		1851.		1852.		1854.	
		1 Oct.	58	30 Mai	31	2 Jan.	28	1 Oct.	36¼	1 Mai	43½
28 Febr.	83	2 Nov.	57½	4 Juni	31	4 Febr.	28¾	1 Nov.	35⅝	1 Juni	40
20 Mrz.	82	3 Dec.	57½	4 Juli	35½	1 Mrz.	29⅜	1 Dec.	37¼	1 Juli	40¼
7 Apr.	78	**1848.**		23 Aug.	35	1 Apr.	29	**1853.**		1 Aug.	38¼
1 Mai	81			3 Spt.	36	2 Mai	29			1 Spt.	41¼
2 Juni	80	7 Jan.	47	12 Oct.	35¾	2 Juni	31¾	3 Jan.	45¼	2 Oct.	41
3 Juli	80	1 Febr.	46½	1 Nov.	36¾	3 Juli	31½	2 Febr.	45¾	1 Nov.	37
7 Aug.	76	4 Mrz.	37	1 Dec.	33¼	1 Aug.	35¾	1 Mrz.	48¼	1 Dec.	35¼
4 Spt.	73	1 Apr.	26	**1850.**		1 Spt.	34	1 Apr.	51¾	**1855.**	
2 Oct.	69	2 Mai	23½			1 Oct.	33¼	1 Mai	51½		
3 Nov.	68½	2 Juni	27½	2 Jan.	33	1 Nov.	31	1 Juni	50	2 Jan.	35¼
4 Dec.	69	7 Juli	28	14 Febr.	33	1 Dec.	29	1 Juli	47½	1 Febr.	41
1847.		1 Aug.	29	13 Mrz.	33	**1852.**		1 Aug.	48¼	1 Mrz.	45½
		1 Spt.	34	11 Apr.	32			1 Spt.	48	2 Apr.	48¾
1 Jan.	72½	3 Oct.	34	28 Mai	34	3 Jan.	35¾	1 Oct.	44¾	1 Mai	54½
2 Febr.	69	3 Nov.	31½	3 Juni	35½	2 Febr.	32⅞	1 Nov.	41½	1 Juni	57
1 Mrz.	70½	1 Dec.	34½	1 Juli	39¼	1 Mrz.	38½	1 Dec.	42½	2 Juli	57⅛
1 Apr.	73½	**1849.**		2 Aug.	37¾	1 Apr.	43¾	**1854.**		1 Aug.	65¾
1 Mai	74			2 Spt.	38¾	1 Mai	42½			1 Spt.	67
1 Juni	74	22 Jan.	36	2 Oct.	35	1 Juni	47⅜	2 Jan.	47	1 Oct.	64
2 Juli	73	3 Febr.	37¼	2 Nov.	35¼	1 Juli	44½	1 Febr.	41½	1 Nov.	55½
3 Aug.	72½	2 Mrz.	32½	3 Dec.	29	3 Aug.	43¼	1 Mrz.	31¼	1 Dec.	53
1 Spt.	67	13 Apr.	30			2 Spt.	39½	1 Apr.	31		

Münster-Hamm.

Es existiren davon blos ein paar Notizen, nämlich: **1851** 13. Nov. 87 und 1 Dec. 88½. **1855** 2. Juli 92, 1. Aug. 93, 1. Sept. 94, 1. Oct. 91, 1. Nov. 90½, 1. Dec. 92.

Neisse-Brieg.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		Jan.	—	3 Jan.	$50\frac{1}{2}$	2 Jan.	36	5 Jan.	$59\frac{2}{3}$	2 Jan.	80
		Febr.	—	11 Febr.	$49\frac{1}{2}$	4 Febr.	39	4 Febr.	$57\frac{2}{3}$	2 Febr.	$66\frac{3}{4}$
23 Mrz.	$107\frac{1}{2}$	20 Mrz.	$82\frac{1}{2}$	4 Mrz.	40	4 Mrz.	36	1 Mrz.	$61\frac{7}{12}$	1 Mrz.	$48\frac{1}{2}$
20 Apr.	$109\frac{1}{2}$	1 Apr.	$81\frac{1}{2}$	Apr.	—	8 Apr.	$35\frac{1}{2}$	3 Apr.	$74\frac{1}{3}$	3 Apr.	$50\frac{1}{2}$
7 Mai	$110\frac{3}{4}$	1 Mai	81	Mai	—	2 Mai	$36\frac{1}{2}$	3 Mai	$73\frac{1}{3}$	1 Mai	$59\frac{1}{2}$
6 Juni	$112\frac{1}{2}$	2 Juni	81	27 Juni	28	10 Juni	$35\frac{1}{2}$	1 Juni	$74\frac{3}{4}$	2 Juni	$62\frac{7}{12}$
5 Juli	$109\frac{1}{2}$	18 Juli	$75\frac{1}{3}$	10 Juli	$29\frac{1}{2}$	1 Juli	$35\frac{1}{2}$	1 Juli	78	2 Juli	$67\frac{5}{6}$
6 Aug.	100	1 Aug.	$74\frac{3}{4}$	12 Aug.	40	1 Aug.	35	17 Aug.	$78\frac{2}{3}$	2 Aug.	$66\frac{1}{12}$
10 Spt.	$100\frac{1}{2}$	Spt.	—	4 Spt.	39	9 Spt.	$33\frac{1}{3}$	9 Spt.	$78\frac{1}{4}$	1 Spt.	$71\frac{1}{2}$
8 Oct.	100	26 Oct.	62	2 Oct.	37	4 Oct.	33	2 Oct.	$75\frac{2}{3}$	2 Oct.	$69\frac{3}{4}$
7 Nov.	94	Nov.	—	2 Nov.	38	4 Nov.	33	10 Nov.	$73\frac{3}{4}$	1 Nov.	$65\frac{11}{12}$
Dec.	—	Dec.	—	7 Dec.	42	2 Dec.	$31\frac{1}{3}$	2 Dec.	$75\frac{1}{6}$	1 Dec.	$64\frac{1}{4}$

1845.		1847.		1849.		1851.		1853.		1855.	
2 Jan.	97	9 Jan.	65	2 Jan.	37	2 Jan.	$35\frac{2}{3}$	5 Jan.	77	2 Jan.	$63\frac{1}{2}$
5 Febr.	$97\frac{3}{4}$	2 Febr.	$63\frac{1}{6}$	1 Febr.	$36\frac{1}{2}$	8 Febr.	$38\frac{1}{3}$	2 Febr.	80	1 Febr.	$64\frac{1}{3}$
1 Mrz.	104	2 Mrz.	$63\frac{1}{4}$	1 Mrz.	$35\frac{3}{4}$	1 Mrz.	42	1 Mrz.	82	1 Mrz.	$64\frac{1}{3}$
10 Apr.	104	3 Apr.	$64\frac{1}{6}$	7 Apr.	34	7 Apr.	42	1 Apr.	83	2 Apr.	$67\frac{1}{2}$
6 Mai	103	4 Mai	$61\frac{5}{6}$	7 Mai	33	1 Mai	41	6 Mai	85	1 Mai	$66\frac{1}{4}$
6 Juni	102	2 Juni	64	1 Juni	34	2 Juni	$42\frac{2}{3}$	7 Juni	87	1 Juni	$74\frac{1}{3}$
3 Juli	101	1 Juli	64	2 Juli	35	3 Juli	50	4 Juli	$83\frac{1}{4}$	2 Juli	$81\frac{1}{6}$
5 Aug.	101	2 Aug.	65	11 Aug.	$34\frac{1}{2}$	2 Aug.	57	2 Aug.	$85\frac{1}{4}$	1 Aug.	$80\frac{5}{6}$
1 Spt.	101	11 Spt.	$63\frac{3}{4}$	6 Spt.	37	1 Spt.	$54\frac{2}{3}$	2 Spt.	$85\frac{1}{2}$	1 Spt.	$81\frac{1}{2}$
9 Oct.	100	7 Oct.	$60\frac{1}{2}$	15 Oct.	$38\frac{1}{2}$	4 Oct.	55	1 Oct.	$79\frac{1}{3}$	1 Oct.	$76\frac{1}{6}$
Nov.	—	6 Nov.	$55\frac{1}{2}$	1 Nov.	42	1 Nov.	$52\frac{3}{4}$	4 Nov.	$77\frac{1}{3}$	1 Nov.	$70\frac{1}{3}$
Dec.	—	4 Dec.	$55\frac{2}{3}$	1 Dec.	$38\frac{1}{3}$	5 Dec.	$50\frac{1}{4}$	1 Dec.	79	1 Dec.	$69\frac{11}{12}$

Niederschlesisch-Märkische Bahn.

1843.		1845.		1847.		1849.		1851.		1853.	
		3 Mrz.	114 3/8	1 Mai	86 1/2	2 Juli	76 3/4	2 Spt.	93 1/4	1 Nov.	97 3/4
		1 Apr.	114 1/2	1 Juni	88 1/2	1 Aug.	77 3/4	1 Oct.	93	1 Dec.	97
		2 Mai	110	1 Juli	88 3/4	1 Spt.	83 1/4	1 Nov.	92 3/4	1854.	
		3 Juni	108 1/2	2 Aug.	90 1/4	1 Oct.	84 1/4	1 Dec.	92 5/8		
		1 Juli	108	1 Spt.	89	1 Nov.	84	1852.		2 Jan.	97 3/4
		1 Aug.	109 5/8	1 Oct	88 3/4	1 Dec.	84			1 Febr.	94 1/2
		1 Spt.	109	1 Nov.	88	1850.		3 Jan.	91 1/2	1 Mrz.	83 1/2
		1 Oct.	108	1 Dec.	89 1/4			2 Febr.	93 3/8	1 Apr.	82
		1 Nov.	104	1848.		2 Jan.	84 7/8	1 Mrz.	94 1/4	1 Mai	87
		1 Dec.	101 1/2			2 Febr.	85	1 Apr.	97 3/4	1 Juni	91
1 Nov.	104 7/8	1846.		3 Jan.	88 1/4	1 Mrz.	83 3/4	1 Mai	97 1/4	1 Juli	90 1/2
6 Dec.	105 1/4			1 Febr.	86	2 Apr.	83	1 Juni	97 1/4	1 Aug.	91 1/2
1844.		2 Jan.	101 3/4	1 Mrz.	74	1 Mai	83 3/8	1 Juli	99 1/2	1 Spt.	92
		3 Febr.	98 3/8	1 Apr.	54	1 Juni	83	3 Aug.	100 1/4	2 Oct.	93 3/4
2 Jan.	106 1/2	2 Mrz.	94 1/4	2 Mai	60 1/2	4 Juli	84	2 Spt.	100 1/2	1 Nov.	92 1/4
1 Febr.	111	1 Apr.	92 1/2	2 Juni	59 3/4	1 Aug.	83 1/4	1 Oct.	100 1/2	1 Dec.	90 1/4
2 Mrz.	113	1 Mai	97 1/2	1 Juli	63	2 Spt.	83	1 Nov.	100 1/4	1855.	
2 Apr.	118 1/2	2 Juni	96 1/4	1 Aug.	68	1 Oct.	81 1/2	1 Dec.	100 1/8		
2 Mai	123	1 Juli	93 1/4	1 Spt.	71 1/2	2 Nov.	82 1/2	1853.		2 Jan.	91
1 Juni	125 3/4	1 Aug.	93 3/8	2 Oct.	69 1/2	2 Dec.	74 1/2			1 Febr.	91 1/2
2 Juli	116	1 Spt.	92 1/2	1 Nov.	68 1/4	1851.		3 Jan.	100 1/2	1 Mrz.	91 1/2
1 Aug.	110 1/4	1 Oct.	86 3/4	1 Dec.	69			1 Febr.	100 3/4	2 Apr.	91 3/4
3 Spt.	108	2 Nov.	87 1/4	1849.		2 Jan.	81 1/4	1 Mrz.	100 1/2	1 Mai	92 3/8
1 Oct.	109 1/2	2 Dec.	87 1/2			1 Febr.	82	1 Apr.	100 1/4	1 Juni	93 1/2
1 Nov.	104	1847.		2 Jan.	72	1 Mrz.	82 1/4	2 Mai	100 1/2	2 Juli	94 1/2
2 Dec.	106 1/2			2 Febr.	71 1/4	2 Apr.	85	1 Juni	100 1/4	1 Aug.	95
1845.		2 Jan.	92	1 Mrz.	71 1/4	1 Mai	83 1/2	2 Juli	99 3/4	1 Spt.	95
		1 Febr.	90 1/2	2 Apr.	72	3 Juni	84 3/4	1 Aug.	99 7/8	1 Oct.	92 1/2
2 Jan.	107 1/4	1 Mrz.	90 1/4	1 Mai	71 1/2	2 Juli	89 3/4	1 Spt.	99 3/4	1 Nov.	93 3/8
3 Febr.	111 3/4	1 Apr.	89 1/4	2 Juni	70 3/4	1 Aug.	93 1/4	1 Oct.	99 1/4	1 Dec.	92 1/2

Niederschlesische Zweigbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	85	6 Jan.	50	Jan.	—	Jan.	—	2 Jan.	56½
24 Febr.	109	3 Febr.	82	2 Febr.	48	Febr.	—	Febr.	—	18 Febr.	48
12 Mrz.	115	2 Mrz.	80	Mrz.	—	Mrz.	—	Mrz.	—	2 Mrz.	35
2 Apr.	113	27 Apr.	83	1 Apr.	35	Apr.	—	Apr.	—	4 Apr.	37
2 Mai	114½	1 Mai	83	Mai	—	Mai	—	3 Mai	35	1 Mai	41½
1 Juni	117½	2 Juni	82¾	6 Juni	23	Juni	—	1 Juni	44¾	1 Juni	47
2 Juli	110	28 Juli	77	Juli	—	Juli	—	1 Juli	44	24 Juli	49¾
1 Aug.	103½	1 Aug.	76	11 Aug.	32	Aug.	—	3 Aug.	43	1 Aug.	49¾
5 Spt.	100½	19 Spt.	64	1 Spt.	31½	Spt.	—	2 Spt.	44¾	11 Spt.	53
1 Oct.	101	5 Oct.	63	Oct.	—	Oct.	—	2 Oct.	42	2 Oct.	56
9 Nov.	95	14 Nov.	58	Nov.	—	Nov.	—	1 Nov.	43	30 Oct.	53½
3 Dec.	93	1 Dec.	57½	Dec.	—	Dec.	—	1 Dec.	46	12 Dec.	51

1845.		1847.		1849.		1851.		1853.		1855.	
3 Jan.	96	2 Jan.	74	Jan.	—	Jan.	—	3 Jan.	49¾	3 Jan.	51
3 Febr.	98	1 Febr.	68	Febr.	—	Febr.	—	4 Febr.	53		
4 Mrz.	105½	20 Mrz.	65	Mrz.	—	Mrz.	—	2 Mrz.	54	1 Mrz.	53½
1 Apr.	105¾	1 Apr.	65¼	Apr.	—	Apr.	—	1 Apr.	61¾	2 Apr.	55
2 Mai	102¼	1 Mai	60	Mai	—	Mai	—	2 Mai	65½	3 Mai	53½
5 Juni	98½	Juni	—	Juni	—	20 Juni	27½	1 Juni	60	1 Juni	59
3 Juli	97¼	Juli	—	Juli	—	Juli	—	2 Juli	63	18 Juli	60
1 Aug.	96½	Aug.	—	Aug.	—	15 Aug.	42	1 Aug.	66¼	1 Aug.	64
1 Spt.	96½	Spt.	—	Spt.	—	Spt.	—	8 Spt.	62½	1 Spt.	61½
1 Oct.	97	Oct.	—	Oct.	—	Oct.	—	3 Oct.	57½	18 Oct.	61½
21 Nov.	90	Nov.	—	9 Nov.	28½	Nov.	—	1 Nov.	54	2 Nov.	60
1 Dec.	86	Dec.	—	Dec.	—	Dec.	—	5 Dec.	54	8 Dec.	55

Nürnberg-Fürth.

1836.		1838.		1840.		1843.		1845.		1847.	
16 Jan.	145	7 Mai	315	2 Spt.	315	23 Jan.	312	2 Mai	330	7 Spt.	275
1 Febr.	196	13 Juni	320	10 Oct.	318	6 Febr.	302	11 Juni	335	5 Oct.	264
2 Mrz.	186	3 Juli	310	6 Nov.	312	1 Mrz.	306	5 Juli	330	10 Nov.	262
6 Apr.	300	3 Aug.	308	9 Dec.	318	13 Apr.	312	4 Aug.	330	15 Dec.	262
4 Mai	300	6 Spt.	300	**1841.**		10 Mai	324	6 Spt.	332	**1848.**	
2 Juni	298	16 Oct.	300			2 Juni	325	1 Oct.	333		
1 Juli	290	5 Nov.	300	4 Jan.	317	3 Juli	325	8 Nov.	334	4 Jan.	262
9 Aug.	280	6 Dec.	290	13 Febr.	306	1 Aug.	322	6 Dec.	334	2 Febr.	262
1 Spt.	315	**1839.**		2 Mrz.	300	4 Spt.	329	**1846.**			
4 Oct.	325			23 Apr.	300	11 Oct.	320				
29 Nov.	312	7 Jan.	285	5 Mai	300			2 Jan.	335		
13 Dec.	310	16 Febr.	296	3 Juni	300	7 Dec.	320	21 Febr.	326		
1837.		6 Mrz.	290	2 Juli	305	**1844.**		16 Mrz.	326		
		6 Apr.	270	4 Aug.	300			2 Apr.	325	8 Aug.	270
4 Jan.	320	25 Mai	270	29 Spt.	300	3 Jan.	324	11 Mai	325	8 Spt.	200
3 Febr.	315	7 Juni	270	4 Oct.	300	3 Febr.	332	18 Juni	325	4 Oct.	210
6 Mrz.	350	10 Juli	270	4 Nov.	300	12 Mrz.	332	11 Juli	325	9 Nov.	210
6 Apr.	496	17 Aug.	260	1 Dec.	300	3 Apr.	330	3 Aug.	324	8 Dec.	205
6 Mai	480	4 Spt.	275	**1842.**		8 Mai	330	9 Spt.	320	**1849.**	
2 Juni	470	8 Oct.	275			8 Juni	330	6 Oct.	320		
4 Juli	450	5 Nov.	275	4 Jan.	302	2 Juli	330	9 Nov.	316	16 Jan.	206
5 Aug.	436	3 Dec.	270	4 Febr.	297	20 Aug.	325	4 Dec.	334	23 Febr.	206
4 Spt.	425	**1840.**		5 Mrz.	298	2 Spt.	325	**1847.**		14 Mrz.	206
4 Oct.	420			16 Apr.	302	7 Oct.	324			20 Apr.	206
13 Nov.	405	14 Jan.	280	9 Mai	306	4 Nov.	325	5 Jan.	315	12 Mai	208
6 Dec.	390	6 Febr.	285	4 Juni	308	3 Dec.	326	10 Febr.	312	6 Juni	208
1838.		3 Mrz.	316	13 Juli	305	**1845.**		4 Mrz.	308	4 Juli	210
		3 Apr.	315	6 Aug.	305			9 Apr.	310	4 Aug.	212
4 Jan.	400	5 Mai	315	1 Spt.	300	3 Jan.	333	1 Mai	306	5 Spt.	214
12 Febr.	370	9 Juni	322	4 Oct.	300	10 Febr.	326	2 Juni	300	3 Oct.	215
5 Mrz.	350	2 Juli	332	1 Nov.	304	11 Mrz.	328	7 Juli	280	1 Nov.	215
4 Apr.	311	21 Aug.	328	1 Dec.	309	1 Apr.	330			1 Dec.	216

Nürnberg=

Nürnberg-Fürth.

1850.		1851.		1852.		1853.		1854.		1855.	
15 Jan.	218	11 Jan.	225	27 Jan.	260	11 Jan.	270	2 Jan.	270	2 Jan.	270
		3 Febr.	228	5 Febr.	260	3 Febr.	260	3 Febr.	270	1 Febr.	270
2 Mrz.	220	13 Mrz.	233	19 Mrz.	260	9 Mrz.	260	15 Mrz.	277	2 Mrz.	270
2 Apr.	222	8 Apr.	238	10 Apr.	260	1 Apr.	265	1 Apr.	276	3 Apr.	270
2 Mai	220	2 Mai	238	6 Mai	265	11 Mai	260	5 Mai	276	2 Mai	270
13 Juni	220	6 Juni	238	12 Juni	265	16 Juni	265	10 Juni	276	1 Juni	270
22 Juli	220	4 Juli	238	12 Juli	265	7 Juli	265	3 Juli	276	2 Juli	270
14 Aug.	220	2 Aug.	242	3 Aug.	265	20 Aug.	265	4 Aug.	275	2 Aug.	270
3 Spt.	220	3 Spt.	245	8 Spt.	266	2 Spt.	270	1 Spt.	270	1 Spt.	270
4 Oct.	224	3 Oct.	248	1 Oct.	266	1 Oct.	272	2 Oct.	270	1 Oct.	270
2 Nov.	225			18 Nov.	268	8 Nov.	270	6 Nov.	270	1 Nov.	270
2 Dec.	220	16 Dec.	250	8 Dec.	266	1 Dec.	270	1 Dec.	270	1 Dec.	270

Oberschlesische Bahn.

	1842.		1843.		1845.		1846.		1848.	
A	. . .	. .	4 Juli	114	3 Jan.	121½	1 Juli	109	3 Jan.	105½
B	. . .	. .	. . .	. .	3 „	111	1 „	99½	3 „	100½
A	. . .	. .	1 Aug.	113½	1 Febr.	121½	3 Aug.	108½	1 Febr.	102½
B	. . .	. .	. . .	. .	1 „	111¼	3 „	100	1 „	98½
A	. . .	. .	1 Spt.	113½	3 Mrz.	125	1 Spt.	107½	3 Mrz.	91
B	. . .	. .	. . .	. .	3 „	115½	1 „	100	3 „	82
A	. . .	. .	2 Oct.	111¼	1 Apr.	124	2 Oct.	105	17 Apr.	78
B	. . .	. .	. . .	. .	1 „	115¾	6 „	97½	17 „	72
A	. . .	. .	1 Nov.	110¼	2 Mai	118	2 Nov.	104½	3 Mai	65
B	. . .	. .	6 „	106	2 „	112½	2 „	94½	3 „	64
A	. . .	. .	1 Dec.	109½	3 Juni	117	4 Dec.	104½	2 Juni	69
B	25 Juni	90	1 „	105½	3 „	109⅞	4 „	94¾	2 „	69
A	2 Juli	90	1844.		1 Juli	115½	1847.		1 Juli	73
B	. . .	. .			1 „	108½			1 „	73
A	9 Aug.	87	2 Jan.	114¾	1 Aug.	116	2 Jan.	104	1 Aug.	85¼
B	. . .	. .	2 „	108	1 „	109¼	2 „	95½	1 „	85¼
A	1 Spt.	91½	1 Febr.	118½	1 Spt.	116	1 Febr.	106¼	1 Spt.	91¾
B	. . .	. .	1 „	115½	1 „	100½	1 „	97	1 „	91¾
A	4 Oct.	86	1 Mrz.	119½	1 Oct.	114½	1 Mrz.	105	2 Oct.	89
B	. . .	. .	1 „	114½	1 „	107¾	1 „	96	2 „	89
A	3 Nov.	89¾	4 Apr.	125½	6 Nov.	109½	1 Apr.	104¾	1 Nov.	88¾
B	. . .	. .	2 „	116¾	6 „	104¼	1 „	96	1 „	88¾
A	1 Dec.	90 [illegible]	2 Mai	124¾	15 Dec.	108	1 Mai	103½	1 Dec.	91¾
B	. . .	. .	2 „	118½	1 „	102½	1 „	96	1 „	91¾
A	1843.		1 Juni	128¼	1846.		1 Juni	104	1849.	
B			1 „	121¾			1 „	98		
A	2 Jan.	91½	2 Juli	123	2 Jan.	108½	1 Juli	105½	2 Jan.	92¾
B	. . .	. .	2 „	115½	2 „	102	1 „	99¼	2 „	92¾
A	1 Febr.	96½	1 Aug.	116	6 Febr.	105	2 Aug.	107¼	1 Febr.	93¼
B	. . .	. .	1 „	108½	1 „	100	2 „	101	1 „	93¼
A	1 Mrz.	105½	3 Spt.	112	2 Mrz	100½	1 Spt.	107	1 Mrz.	92⅛
B	. . .	. .	3 „	107	2 „	98	1 „	100½	1 „	92⅛
A	1 Apr.	107	1 Oct.	114	1 Apr.	103	1 Oct.	106¼	1 Apr.	91½
B	. . .	. .	1 „	108	1 „	98	1 „	99	1 „	91½
A	1 Mai	107	1 Nov.	112	1 Mai	110	1 Nov.	106	1 Mai	92
B	. . .	. .	1 „	104½	1 „	103	1 „	99½	1 „	92
A	1 Juni	109	2 Dec.	117	2 Juni	111	1 Dec.	107¼	1 Juni	92¾
B	. . .	. .	2 „	108	2 „	101½	1 „	100¼	1 „	92¾

Oberschlesische Bahn.

	1849.		1850.		1852.		1853.		1854.	
A	2 Juli	98½	2 Nov.	115	2 Febr.	133	1 Juni	223	2 Oct.	210
B	2 =	98½	2 =	109	2 =	120	1 =	181	2 =	175½
A	1 Aug.	100	2 Dec.	106	1 Mrz.	136½	5 Juli	209½	1 Nov.	204
B	1 =	100	2 =	101	1 =	122	5 =	170	1 =	169½
A	1 Spt.	105	1851.		1 Apr.	153	1 Aug.	217½	1 Dec.	197½
B	1 =	102			1 =	129½	1 =	180¼	1 =	167
A	1 Oct.	106	2 Jan.	110½	1 Mai	156	1 Spt.	220	1855.	
B	1 =	102¼	7 =	106¾	1 =	139	1 =	183		
A	1 Nov.	106½	1 Febr.	112	1 Juni	153	1 Oct.	208½	2 Jan.	205
B	1 =	103½	1 =	106½	1 =	136	1 =	172½	2 =	172
A	1 Dec.	109	1 Mrz.	117	1 Juli	168	1 Nov.	205½	1 Febr.	193½
B	1 =	106	1 =	109	1 =	146	1 =	170½	1 =	161
A	1850.		1 Apr.	117¾	3 Aug.	175½	1 Dec.	206	1 Mrz.	192½
B			1 =	109½	3 =	151½	1 =	172½	1 =	160
A	2 Jan.	107¼	1 Mai	116½	2 Spt.	173	1854.		2 Apr.	199
B	2 =	104	1 =	110	2 =	148			2 =	164½
A	1 Febr.	107	2 Juni	123⅜	1 Oct.	171½	2 Jan.	200½	1 Mai	194½
B	2 =	105	2 =	112¾	1 =	148	2 =	169	1 =	161½
A	1 Mrz.	104¼	1 Juli	133	1 Nov.	172	1 Febr.	179	1 Juni	214
B	12 =	104	2 =	121	1 =	147½	1 =	152½	1 =	173½
A	2 Apr.	103¼	1 Aug.	136¾	1 Dec.	185	1 Mrz.	140	2 Juli	229
B	5 =	102½	1 =	124	1 =	156	1 =	120	2 =	191½
A	1 Mai	104¾	1 Spt.	135¾	1853.		1 Apr.	140	1 Aug.	225
B	1 =	103	1 =	123			1 =	119	1 =	191⅓
A	1 Juni	103¾	1 Oct.	134½	3 Jan.	190	1 Mai	160½	1 Spt.	224
B	1 =	101¾	1 =	122⅛	3 =	159¼	1 =	136¼	1 =	187½
A	1 Juli	105¾	1 Nov.	129	2 Febr.	195	1 Juni	184	1 Oct.	212
B	1 =	103½	1 =	119	2 =	159½	1 =	152	1 =	180
A	1 Aug.	107½	1 Dec.	133½	1 Mrz.	217¼	1 Juli	187¾	3 Nov.	213
B	1 =	104¼	1 =	122½	1 =	180½	1 =	156	3 =	178
A	2 Spt.	108½	1852.		1 Apr.	226½	1 Aug.	188¼	1 Dec.	220½
B	2 =	105¼			1 =	186½	1 .	155¾	1 =	189
A	1 Oct.	107¾	3 Jan.	138	2 Mai	230	1 Spt.	206½		
B	1 =	105	3 =	125¼	2 =	187½	1 =	172		

Pfälzische Ludwigsbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		1 Jan.	106	1 Jan.	$86\frac{3}{4}$	1 Jan.	$85\frac{1}{4}$	1 Jan.	88	2 Jan.	$119\frac{1}{2}$
		1 Febr.	$105\frac{1}{8}$	1 Febr.	$86\frac{3}{4}$	1 Febr.	$84\frac{7}{8}$	2 Febr.	88	1 Febr.	$113\frac{1}{8}$
		1 Mrz.	$101\frac{1}{4}$	Mrz.	—	2 Mrz.	$81\frac{3}{4}$	1 Mrz.	$90\frac{1}{2}$	1 Mrz.	$102\frac{5}{8}$
		1 Apr.	$101\frac{1}{2}$	13 Apr.	43	1 Apr.	$78\frac{1}{2}$	1 Apr.	95	1 Apr.	$98\frac{5}{8}$
		1 Mai	$102\frac{1}{2}$	2 Mai	$56\frac{1}{2}$	1 Mai	$80\frac{1}{2}$	3 Mai	$96\frac{3}{8}$	1 Mai	$108\frac{1}{2}$
6 Juni	$110\frac{3}{4}$	2 Juni	$100\frac{7}{8}$	2 Juni	$51\frac{1}{2}$	1 Juni	$79\frac{7}{8}$	1 Juni	96	1 Juni	$115\frac{1}{2}$
1 Juli	$109\frac{3}{4}$	1 Juli	100	1 Juli	$53\frac{3}{8}$	2 Juli	81	1 Juli	$95\frac{1}{2}$	1 Juli	$119\frac{5}{8}$
1 Aug.	$109\frac{1}{4}$	1 Aug.	$97\frac{7}{8}$	1 Aug.	$64\frac{1}{4}$	1 Aug.	$81\frac{1}{8}$	1 Aug.	$95\frac{1}{8}$	1 Aug.	$120\frac{1}{8}$
2 Spt.	$108\frac{1}{8}$	1 Spt.	$95\frac{1}{8}$	1 Spt.	$70\frac{3}{8}$	1 Spt.	$79\frac{3}{4}$	1 Spt.	96	1 Spt.	$124\frac{1}{2}$
1 Oct.	108	2 Oct.	91	1 Oct.	$68\frac{1}{2}$	1 Oct.	$78\frac{7}{8}$	1 Oct.	$95\frac{1}{2}$	2 Oct.	131
1 Nov.	$106\frac{5}{8}$	1 Nov.	$92\frac{1}{8}$	1 Nov.	$67\frac{3}{4}$	1 Nov.	$77\frac{7}{8}$	1 Nov.	$94\frac{3}{4}$	1 Nov.	125
1 Dec.	$106\frac{7}{8}$	1 Dec.	92	1 Dec.	$64\frac{1}{4}$	1 Dec.	$73\frac{7}{8}$	1 Dec.	$100\frac{5}{8}$	1 Dec.	$120\frac{1}{2}$
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
1 Jan.	108	1 Jan.	95	2 Jan.	68	1 Jan.	$77\frac{1}{2}$	1 Jan.	$99\frac{1}{4}$	2 Jan.	122
1 Febr.	$107\frac{7}{8}$	1 Febr.	$94\frac{7}{8}$	1 Febr.	$70\frac{1}{2}$	1 Febr.	80	2 Febr.	$100\frac{1}{2}$	1 Febr.	$123\frac{7}{8}$
1 Mrz.	$111\frac{1}{8}$	1 Mrz.	$94\frac{5}{8}$	1 Mrz.	$74\frac{1}{4}$	1 Mrz.	$81\frac{5}{8}$	1 Mrz.	104	1 Mrz.	$125\frac{7}{8}$
1 Apr.	$112\frac{7}{8}$	1 Apr.	$92\frac{1}{8}$	2 Apr.	$72\frac{3}{4}$	1 Apr.	$82\frac{7}{8}$	1 Apr.	$122\frac{3}{4}$	2 Apr.	$129\frac{1}{4}$
2 Mai	$110\frac{5}{8}$	1 Mai	$91\frac{1}{8}$	1 Mai	72	1 Mai	$81\frac{3}{4}$	2 Mai	122	1 Mai	$125\frac{1}{4}$
1 Juni	$109\frac{1}{8}$	1 Juni	$93\frac{3}{4}$	1 Juni	$66\frac{1}{2}$	3 Juni	$82\frac{1}{4}$	1 Juni	$126\frac{1}{4}$	1 Juni	136
1 Juli	$109\frac{1}{8}$	1 Juli	$94\frac{3}{8}$	1 Juli	$74\frac{1}{4}$	1 Juli	$86\frac{5}{8}$	1 Juli	$125\frac{3}{8}$	2 Juli	$146\frac{3}{8}$
1 Aug.	$109\frac{7}{8}$	1 Aug.	$93\frac{1}{2}$	1 Aug.	$74\frac{5}{8}$	1 Aug.	$87\frac{1}{8}$	1 Aug.	$126\frac{1}{8}$	1 Aug.	$161\frac{3}{4}$
1 Spt.	$109\frac{1}{4}$	1 Spt.	$91\frac{3}{4}$	1 Spt.	$82\frac{1}{2}$	1 Spt.	$86\frac{1}{2}$	1 Spt.	126	1 Spt.	$160\frac{7}{8}$
1 Oct.	$107\frac{1}{4}$	1 Oct.	$90\frac{1}{2}$	2 Oct.	$82\frac{5}{8}$	1 Oct.	$84\frac{1}{4}$	1 Oct.	$122\frac{5}{8}$	1 Oct.	$159\frac{1}{2}$
1 Nov.	$107\frac{1}{4}$	1 Nov.	90	1 Nov.	$85\frac{3}{8}$	1 Nov.	$84\frac{7}{8}$	1 Nov.	$117\frac{3}{4}$	1 Nov.	$157\frac{1}{4}$
1 Dec.	$105\frac{7}{8}$	1 Dec.	$89\frac{1}{4}$	1 Dec.	$84\frac{3}{8}$	1 Dec.	$84\frac{7}{8}$	1 Dec.	$119\frac{1}{2}$	1 Dec.	$161\frac{1}{4}$

Prinz Wilhelmsbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		3 Jan.	99	3 Jan.	70	Jan.	—	5 Jan.	33¾	2 Jan.	34
		3 Febr.	95½	1 Febr.	62	Febr.	—	4 Febr.	37¾	1 Febr.	31
		2 Mrz.	93	4 Mrz.	54	Mrz.	—	1 Mrz.	43	1 Mrz.	25
		1 Apr.	79	Apr.	—	Apr.	—	1 Apr.	45¼	5 Apr.	23
		1 Mai	92	5 Mai	31	Mai	—	1 Mai	54½	1 Mai	24½
		2 Juni	91	5 Juni	31	21 Juni	33	1 Juni	54¼	1 Juni	26
		20 Juli	87½	10 Juli	33	11 Juli	32½	1 Juli	47½	5 Juli	27
		1 Aug.	85½	1 Aug.	32	8 Aug.	32½	3 Aug.	47½	2 Aug.	25
16 Spt.	107½	3 Spt.	82	1 Spt.	36	9 Spt.	38⅞	2 Spt.	46	1 Spt.	28½
1 Oct.	106½	8 Oct.	77	3 Oct.	31	29 Oct.	38½	13 Oct.	40	2 Oct.	31
1 Nov.	102	2 Nov.	77¾	1 Nov.	31	Nov.	—	1 Nov.	39	1 Nov.	32¾
2 Dec.	101	1 Dec.	78	1 Dec.	31	20 Dec.	31	1 Dec.	39½	1 Dec.	31½
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
3 Jan.	103¼	2 Jan.	82½	4 Jan.	30½	13 Jan.	35¼	3 Jan.	47½	3 Jan.	34
3 Febr.	105⅜	1 Febr.	82½	6 Febr.	36	4 Febr.	37	4 Febr.	47¼	1 Febr.	34¾
3 Mrz.	111	1 Mrz.	83	Mrz.	—	Mrz.	—	2 Mrz.	48	1 Mrz.	37
1 Apr.	109	1 Apr.	79¾	Apr.	—	Apr.	—	4 Apr.	45½	2 Apr.	38¾
3 Mai	106¾	1 Mai	79	Mai	—	Mai	—	2 Mai	46⅞	1 Mai	38½
3 Juni	104	1 Juni	81¼	Juni	—	Juni	—	1 Juni	46½	1 Juni	42
1 Juli	104¼	1 Juli	80	2 Juli	36	21 Juli	33	4 Juli	40	3 Juli	44½
1 Aug.	104½	2 Aug.	77½	Aug.	—	19 Aug.	34¾	3 Aug.	35	1 Aug.	48
1 Spt.	104¼	1 Spt.	77½	5 Spt.	36½	Spt.	—	8 Spt.	40	1 Spt.	47
1 Oct.	103½	12 Oct.	76	15 Oct.	35½	Oct.	—	1 Oct.	35	1 Oct.	45
1 Nov.	101¼	1 Nov.	75¼	3 Nov.	35½	Nov.	—	19 Nov.	34	1 Nov.	45
1 Dec.	104	1 Dec.	73½	8 Dec.	30	20 Dec.	29	3 Dec.	34½	1 Dec.	45¾

Rendsburg-Neumünster.

1845.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		1 Dec.	93	1 Spt.	88	Juni	—	2 Mrz.	120	Jan.	—
4 Febr.	108	**1847.**		3 Oct.	88	Juli	—	2 Apr.	120	Febr.	—
4 Mrz.	109			1 Nov.	88	Aug.	—	4 Mai	120	Mrz.	—
1 Apr.	110	1 Jan.	98½	1 Dec.	88	Spt.	—	1 Juni	128	Apr.	—
2 Mai	106	2 Febr.	98	**1849.**		25 Oct.	140	2 Juli	128	Mai	—
3 Juni	104	4 Mrz.	99			4 Nov.	140	2 Aug.	128	Juni	—
1 Juli	100	1 Apr.	98½	5 Jan.	90	Dec.	—	2 Spt.	128	Aug.	—
1 Aug.	99	4 Mai	98	2 Febr.	90	**1851.**		1 Oct.	128	Spt.	—
2 Spt.	101	1 Juni	98½	2 Mrz.	90			2 Nov.	128	Oct.	—
3 Oct.	103	2 Juli	97	2 Apr.	90	Jan.	—	3 Dec.	129	Nov.	—
4 Nov.	103½	3 Aug.	96	1 Mai	110	Febr.	—	**1853.**		**1855.**	
2 Dec.	101	3 Spt.	97	1 Juni	110	Mrz.	—				
1846.		1 Oct.	96	2 Juli	110	Apr.	—	3 Jan.	129	Jan.	—
		2 Nov.	96	4 Aug.	110	Mai	—	3 Febr.	129	Febr.	—
2 Jan.	103½	3 Dec.	96	4 Spt.	110	13 Juni	135	Mrz.	—	Mrz.	—
3 Febr.	102½	**1848.**		2 Oct.	110	1 Juli	135	9 Apr.	129	Apr.	—
3 Mrz.	103			2 Nov.	110	1 Aug.	135	3 Mai	126	1 Mai	122
3 Apr.	101	1 Jan.	90	3 Dec.	112	1 Spt.	138	6 Juni	120	1 Juni	119
1 Mai	102	1 Febr.	85	**1850.**		2 Oct.	136	1 Juli	122	3 Juli	122
2 Juni	101	Mrz.	—			2 Nov.	136	1 Aug.	122	10 Aug.	126
3 Juli	100	Apr.	—	3 Jan.	116	2 Dec.	136	2 Spt.	122	31 Aug.	128
7 Aug.	100	Mai	—	Febr.	—	**1852.**		Oct.	—	4 Spt.	128
4 Spt.	98	Juni	—	Mrz.	—			Nov.	—	1 Oct.	128
2 Oct.	96	Juli	—	Apr.	—	6 Jan.	120	Dec.	—	1 Nov.	128
3 Nov.	95	29 Aug.	88	Mai	—	3 Febr.	120			1 Dec.	128

Digitized by Google

Rheinische Bahn.

1837.		1840.		1842.		1845.		1847.		1850.	
		Jan.	—	1 Spt.	91	3 Mrz.	96	1 Nov.	82	1 Mai	41¼
		Febr.	—	1 Oct.	87	1 Apr.	102½	1 Dec.	83¾	3 Juni	40
		6 Mrz.	86	1 Nov.	78¾	2 Mai	98	1848.		1 Juli	41
		2 Apr.	85	1 Dec.	82	3 Juni	96½			1 Aug.	41½
		Mai	—	1843.		1 Juli	97⅝	3 Jan.	84	2 Spt.	43
		3 Juni	88			1 Aug.	99¾	1 Febr.	83¾	1 Oct.	46½
25 Nov.	117½	1 Juli	91	2 Jan.	81¾	1 Spt.	97¼	1 Mrz.	55	2 Nov.	64
2 Dec.	116½	1 Aug.	92¼	1 Febr.	84	1 Oct.	95½	2 Apr.	49	2 Dec.	56½
1838.		1 Spt.	91½	1 Mrz.	81	1 Nov.	101¾	2 Mai	46	1851.	
		6 Oct.	85½	1 Apr.	78	1 Dec.	85	2 Juni	47½		
9 Jan.	110	5 Nov.	86¾	1 Mai	75	1846.		1 Juli	46	2 Jan.	61¼
1 Febr.	110½	1 Dec.	87½	1 Juni	71¾			1 Aug.	53½	1 Febr.	65
3 Mrz.	110	1841.		4 Juli	75¼	2 Jan.	88	1 Spt.	56	1 Mrz.	66
7 Apr.	109			1 Aug.	79¼	2 Febr.	87¼	2 Oct.	53	1 Apr.	67½
1 Mai	110	12 Jan.	89¼	1 Spt.	78	2 Mrz.	87	1 Nov.	52	1 Mai	64½
2 Juni	107	6 Febr.	91¾	2 Oct.	73½	1 Apr.	90	1 Dec.	51¾	2 Juni	62½
6 Juli	105½	9 Mrz.	91½	1 Nov.	73	1 Mai	98½	1849.		1 Juli	64
21 Aug.	100	1 Apr.	91½	1 Dec.	68½	2 Juni	94			1 Aug.	69
1 Spt.	100	18 Mai	97½	1844.		1 Juli	92	2 Jan.	53	1 Spt.	67⅞
9 Oct.	97	1 Juni	96⅞			1 Aug.	92	1 Febr.	51	1 Oct.	64½
14 Nov.	96	1 Juli	97¼	2 Jan.	72¾	1 Spt.	90¼	1 Mrz.	49½	1 Nov.	60¾
7 Dec.	96	1 Aug.	96¾	1 Febr.	79½	1 Oct.	81	2 Apr.	48	1 Dec.	62
1839.		1 Spt.	97⅝	1 Mrz.	83	2 Nov.	83¾	1 Mai	40	1852.	
		1 Oct.	94¾	2 Apr.	89½	1 Dec.	84	1 Juni	45		
5 Jan.	90	1 Nov.	93	2 Mai	90	1847.		2 Juli	46½	3 Jan.	71
4 Febr.	89	1 Dec.	93½	1 Juni	90			1 Aug.	45½	2 Febr.	66
Mrz.	—	1842.		3 Juli	87	2 Jan.	85¼	1 Spt.	50½	1 Mrz.	69
20 Apr.	86½			1 Aug.	78	1 Febr.	86¼	3 Oct.	49¼	1 Apr.	83
Mai	—	3 Jan.	95	3 Spt.	78	1 Mrz.	86	1 Nov.	48¾	1 Mai	86
Juni	—	1 Febr.	96⅞	1 Oct.	78½	1 Apr.	86	1 Dec.	47	1 Juni	86¼
Juli	—	1 Mrz.	97¼	1 Nov.	76½	1 Mai	84½	1850.		1 Juli	84½
Aug.	—	1 Apr.	97	2 Dec.	79¾	1 Juni	85¼			3 Aug.	85½
Spt.	—	2 Mai	97	1845.		1 Juli	85¾	2 Jan.	47	2 Spt.	84
Oct.	—	2 Juni	93½			2 Aug.	86¾	1 Febr.	46	1 Oct.	80
Nov.	—	1 Juli	95	3 Jan.	89	1 Spt.	85¾	1 Mrz.	43¼	1 Nov.	84½
Dec.	—	1 Aug.	93¾	1 Febr.	94½	1 Oct.	83½	2 Apr.	42	1 Dec.	88

Rheinische Bahn.

1853.		1853.		1854.		1854.		1855.		1855.	
3 Jan.	89½	2 Juli	83	2 Jan.	77¾	1 Juli	67¾	2 Jan.	93	2 Juli	102½
2 Febr.	84¼	1 Aug.	83	1 Febr.	67	1 Aug.	66¼	1 Febr.	90½	1 Aug.	105¾
1 Mrz.	86¼	1 Spt.	84¾	1 Mrz.	53½	1 Spt.	81	1 Mrz.	88½	1 Spt.	106½
1 Apr.	91	1 Oct.	80½	1 Apr.	53¾	2 Oct.	86	2 Apr.	93¾	1 Oct.	106
2 Mai	88¼	1 Nov.	76	1 Mai	61¾	1 Nov.	84½	1 Mai	93½	1 Nov.	110¾
1 Juni	87¾	1 Dec.	77	1 Juni	67½	1 Dec.	86¼	1 Juni	102½	1 Dec.	112¼

Ruhrort-Crefeld-Gladbach.

1849.		1850.		- 1851.		1852.		1853.		1854.	
		7 Mrz.	82	8 Mai	80⅜	1 Juli	89¾	1 Spt.	94½	2 Oct.	83½
		Apr.	—	2 Juni	80	3 Aug.	91¾	6 Oct.	94	1 Nov.	81
		Mai	—	1 Juli	83	2 Spt.	92¼	2 Nov.	92½	14 Dec.	79½
		Juni	—	1 Aug.	84½	1 Oct.	92	2 Dec.	90	1855.	
		Juli	—	19 Spt.	84	1 Nov.	91⅞	1854.		2 Jan.	81
		Aug.	—	1 Oct.	84¼	1 Dec.	91¼			1 Febr.	80¼
		Spt.	—	Nov.	—	1853.		2 Jan.	88½	1 Mrz.	80
		Oct.	—	9 Dec.	81			15 Febr.	84	2 Apr.	81½
		Nov.	—	1852.		3 Jan.	93	28 Febr.	80	1 Mai	81½
		17 Dec.	80			2 Febr.	92½	23 Mrz.	76	1 Juni	84½
		1851.		3 Jan.	83	1 Mrz.	92½	3 Apr.	72½	2 Juli	84½
10 Dec.	70			3 Febr.	83½	1 Apr.	93¾	1 Mai	78½	1 Aug.	87¾
1850.		2 Jan.	79	16 Mrz.	83¾	2 Mai	94¼	13 Juni	82¼	1 Spt.	86
		1 Febr.	79½	2 Apr.	84	1 Juni	94¼	1 Juli	80¼	1 Oct.	84¾
15 Jan.	70	1 Mrz.	80½	1 Mai	86¾	2 Juli	93½	1 Aug.	80	1 Nov.	84
Febr.	—	1 Apr.	81	3 Juni	86½	1 Aug.	94⅞	1 Spt.	81¼	1 Dec.	83¾

Sächsisch-Bayerische Bahn.

1841.		1843.		1846.		1848.		1851.		1853.	
		3 Juli	100	2 Jan.	90½	1 Juli	71½	3 Jan.	84⅞	1 Juli	91¼
		4 Aug.	99½	2 Febr.	89	2 Aug.	75	1 Febr.	83	1 Aug.	91
		1 Spt.	99¾	2 Mrz.	87½	1 Spt.	74¾	1 Mrz.	83	2 Spt.	91⅛
		2 Oct.	99	3 Apr.	86	2 Oct.	74	1 Apr.	83⅛	3 Oct.	91
		3 Nov.	98⅜	1 Mai	89	1 Nov.	75¼	1 Mai	83	2 Nov.	90
		1 Dec.	94½	2 Juni	88	1 Dec.	76⅛	1 Juni	85	2 Dec.	89¼
2 Juli	99	1844.		3 Juli	84	1849.		1 Juli	85	1854.	
2 Aug.	98			3 Aug.	84¼			1 Aug.	86¼		
3 Spt.	98¾	3 Jan.	95½	1 Spt.	82¾	2 Jan.	78¼	1 Spt.	87¼	2 Jan.	88½
1 Oct.	98½	1 Febr.	102¾	2 Oct.	76	2 Febr.	78½	1 Oct.	86¼	1 Febr.	87¾
1 Nov.	97½	1 Mrz.	103¼	2 Nov.	78½	2 Mrz.	78⅝	3 Nov.	87	1 Mrz.	83
3 Dec.	97¼	4 Apr.	109	4 Dec.	81½	2 Apr.	77	1 Dec.	87⅜	1 Apr.	78½
1842.		1 Mai	110½	1847.		1 Mai	78¼	1852.		1 Mai	81
		1 Juni	119¾			1 Juni	77½			1 Juni	81½
3 Jan.	97⅛	1 Juli	110¼	4 Jan.	84¼	2 Juli	80½	2 Jan.	87⅛	1 Juli	81½
4 Febr.	97⅛	1 Aug.	110½	1 Febr.	84¼	1 Aug.	81½	2 Febr.	88½	1 Aug.	81¾
4 Mrz.	97⅛	3 Spt.	100¼	1 Mrz.	89¼	3 Spt.	83½	1 Mrz.	89⅝	1 Spt.	81⅜
1 Apr.	98	4 Oct.	102	1 Apr.	86¼	1 Oct.	87¾	2 Apr.	90¼	2 Oct.	81
2 Mai	98	1 Nov.	97	3 Mai	85½	2 Nov.	88¼	3 Mai	90¼	1 Nov.	81½
3 Juni	98½	2 Dec.	95	4 Juni	87½	1 Dec.	87	2 Juni	91¼	1 Dec.	80
1 Juli	98⅝	1845.		2 Juli	87	1850.		2 Juli	91	1855.	
1 Aug.	99⅛			2 Aug.	88¾			1 Aug.	91⅜		
2 Spt.	99¼	3 Jan.	97	3 Spt.	88½	2 Jan.	86	1 Spt.	91¾	2 Jan.	79½
3 Oct.	99	3 Febr.	97¾	1 Oct.	87¾	1 Febr.	86⅝	1 Oct.	91¾	1 Febr.	78⅞
1 Nov.	99¼	3 Mrz.	103½	1 Nov.	89¾	4 Mrz.	86½	1 Nov.	91½	1 Mrz.	78⅞
2 Dec.	99⅛	4 Apr.	102¾	3 Dec.	90	2 Apr.	85¾	1 Dec.	91½	2 Apr.	78¾
1843.		2 Mai	99½	1848.		1 Mai	87	1853.		1 Mai	78⅛
		2 Juni	96			3 Juni	86			1 Juni	78½
2 Jan.	98½	4 Juli	93½	3 Jan.	89¾	1 Juli	86¼	3 Jan.	91½	2 Juli	78½
3 Febr.	97½	1 Aug.	96½	2 Febr.	90	2 Aug.	87	2 Febr.	91½	1 Aug.	78⅛
3 Mrz.	98¾	1 Spt.	96½	1 Mrz.	86	2 Spt.	86¾	2 Mrz.	91⅝	1 Spt.	78
3 Apr.	98⅝	3 Oct.	94½	3 Apr.	78	2 Oct.	86½	1 Apr.	91¾		
1 Mai	98½	3 Nov.	93	1 Mai	75	1 Nov.	86¼	2 Mai	91¾		
2 Juni	97¾	1 Dec.	91	2 Juni	70	2 Dec.	83	1 Juni	92		

Sächsisch-Schlesische Bahn.

1843.		1845.		1847.		1849.		1851.		1853.	
		3 Mrz.	116	3 Mai	100	2 Juli	78¼	1 Spt.	100	2 Nov.	102¼
		4 Apr.	117½	4 Juni	100¼	1 Aug.	78½	1 Oct.	99⅝	2 Dec.	101⅞
		2 Mai	113½	2 Juli	100¼	3 Spt.	82¼	3 Nov.	100⅛	1854.	
		2 Juni	111	3 Aug.	103¼	1 Oct.	90½	1 Dec.	100¼		
		4 Juli	110	3 Spt.	102½	1 Nov.	90¼	1852.		2 Jan.	101¾
		1 Aug.	111	1 Oct.	100¾	1 Dec.	90¾			1 Febr.	101⅝
		1 Spt.	110½	1 Nov.	100¼	1850.		2 Jan.	100¼	1 Mrz.	99¼
		3 Oct.	109	3 Dec.	100			2 Febr.	100¾	1 Apr.	95¾
		3 Nov.	107¼	1848.		2 Jan.	90¼	1 Mrz.	101¼	1 Mai	98
		1 Dec.	105¼			1 Febr.	94¾	2 Apr.	102½	1 Juni	100
4 Nov.	105	1846.		3 Jan.	97½	4 Mrz.	94	3 Mai	102¼	1 Juli	99½
1 Dec.	103½			2 Febr.	91	2 Apr.	93	2 Juni	102	1 Aug.	99¾
1844.		2 Jan.	105¾	6 Mrz.	80	1 Mai	94½	2 Juli	101⅞	1 Spt.	99¾
		2 Febr.	105¼	3 Apr.	69	3 Juni	93	1 Aug.	102⅛	2 Oct.	99⅞
3 Jan.	104	2 Mrz.	103¾	1 Mai	61	1 Juli	93	1 Spt.	102	1 Nov.	100¼
1 Febr.	109¼	3 Apr.	100¼	2 Juni	58½	2 Aug.	94¼	1 Oct.	101⅝	1 Dec.	100¼
1 Mrz.	111	1 Mai	101½	2 Juli	62	2 Spt.	93½	1 Nov.	101⅝	1855.	
4 Apr.	116	2 Juni	101¼	2 Aug.	73	2 Oct.	93	1 Dec.	101¾		
1 Mai	119¼	3 Juli	101	1 Spt.	74½	1 Nov.	96	1853.		2 Jan.	100½
1 Juni	125	3 Aug.	100¼	2 Oct.	73¾	1 Dec.	90½			1 Febr.	100¾
1 Juli	116½	4 Spt.	99¼	1 Nov.	73½	1851.		3 Jan.	102	1 Mrz.	100½
1 Aug.	104¼	2 Oct.	95	1 Dec.	73			2 Febr.	102⅜	2 Apr.	100¼
3 Spt.	109½	2 Nov.	98	1849.		3 Jan.	94¾	2 Mrz.	102¾	1 Mai	100
4 Oct.	109½	4 Dec.	98			1 Febr.	92¼	1 Apr.	102⅞	1 Juni	100⅛
1 Nov.	106¾	1847.		2 Jan.	76½	1 Mrz.	93½	2 Mai	103	2 Juli	99¾
2 Dec.	107⅛			2 Febr.	75¾	1 Apr.	93¼	1 Juni	103⅜	1 Aug.	99⅝
1845.		4 Jan.	103¾	2 Mrz.	74½	1 Mai	94¾	1 Juli	103	1 Spt.	99⅛
		1 Febr.	103	2 Apr.	73	1 Juni	95¾	1 Aug.	102¾	1 Oct.	98¾
3 Jan.	108¼	1 Mrz.	103	2 Mai	74	1 Juli	98½	2 Spt.	102⅞	1 Nov.	99
3 Febr.	111¼	1 Apr.	100¾	1 Juni	72½	1 Aug.	99⅝	3 Oct.	102¾	1 Dec.	99

Stargard-Posen.

1845.		1847.		1849.		1850.		1852.		1854.	
		1 Mrz.	86½	2 Jan.	70¾	2 Nov.	82½	1 Juli	90¾	1 Mrz.	75
		1 Apr.	85	1 Febr.	69¼	2 Dec.	73½	3 Aug.	93⅞	1 Apr.	74¾
		1 Mai	82¾	1 Mrz.	70	**1851.**		2 Spt.	93½	1 Mai	80
7 Oct.	99¼	1 Juni	84	2 Apr.	70½			1 Oct.	93	1 Juni	86½
3 Nov.	99	1 Juli	84¼	1 Mai	71¼	2 Jan.	80½	1 Nov.	91⅝	1 Juli	84½
27 Dec.	97	2 Aug.	85	2 Juni	70½	1 Febr.	81½	1 Dec.	91⅛	1 Aug.	83
1846.		1 Spt.	84¾	2 Juli	75½	1 Mrz.	82	**1853.**		1 Spt.	86¼
		1 Oct.	82	1 Aug.	77¾	1 Apr.	81⅞			2 Oct.	86⅜
5 Jan.	95½	1 Nov.	81½	1 Spt.	83	1 Mai	81½	3 Jan.	93	1 Nov.	84¼
3 Febr.	95½	1 Dec.	82½	1 Oct.	84½	2 Juni	83⅛	2 Febr.	92½	1 Dec.	82
2 Mrz.	95	**1848.**		1 Nov.	84¾	1 Juli	85½	1 Mrz.	92½	**1855.**	
23 Apr.	90			1 Dec.	84½	1 Aug.	88	1 Apr.	93¾		
1 Mai	94	3 Jan.	81	**1850.**		1 Spt.	89	2 Mai	94¼	2 Jan.	82¾
2 Juni	93½	1 Febr.	81			1 Oct.	86⅞	1 Juni	94¼	1 Febr.	83¾
1 Juli	93½	1 Mrz.	65	2 Jan.	85	1 Nov.	86	2 Juli	93½	1 Mrz.	83
1 Aug.	91	1 Apr.	44	1 Febr.	85⅜	1 Dec.	85½	1 Aug.	94⅞	2 Apr.	84¼
Spt.	—	2 Mai	49½	1 Mrz.	83½	**1852.**		1 Spt.	94¼	1 Mai	85
Oct.	—	2 Juni	50	2 Apr.	82			1 Oct.	93	1 Juni	90
Nov.	—	1 Juli	54¾	1 Mai	83⅙	3 Jan.	86½	1 Nov.	90¼	2 Juli	90
9 Dec.	85	1 Aug.	64¼	1 Juni	82	2 Febr.	86¾	1 Dec.	89	1 Aug.	95
1847.		1 Spt.	68¾	1 Juli	83	1 Mrz.	86¾	**1854.**		1 Spt.	93
		2 Oct.	66	1 Aug.	82½	1 Apr.	87½			1 Oct.	91½
2 Jan.	87½	1 Nov.	66½	2 Spt.	82½	1 Mai	88	2 Jan.	90⅞	1 Nov.	93½
1 Febr.	87½	1 Dec.	68½	1 Oct.	81¼	1 Juni	87⅙	1 Febr.	86	1 Dec.	92½

Taunusbahn.

Bis Septbr. 1838 Agio auf 250 Fl., später incl. 250 Fl.

1837.	
20 Oct.	139
3 Nov.	127
1 Dec.	108

1838.	
1 Jan.	110
1 Febr.	123
1 Mrz.	117½
1 Apr.	109½
1 Mai	109
1 Juni	84
1 Juli	60
1 Aug.	42¾
1 Spt.	33
1 Oct.	277
1 Nov.	263
2 Dec.	265

1839.	
2 Jan.	257¼
1 Febr.	264¾
1 Mrz.	275¾
1 Apr.	281
1 Mai	292½
1 Juni	287
1 Juli	280½
1 Aug.	279
1 Spt.	268¼
1 Oct.	261½
1 Nov.	259½
1 Dec.	270

1840.	
1 Jan.	282½
1 Febr.	303¼
1 Mrz.	316½
1 Apr.	342½
1 Mai	354½
1 Juni	339½
1 Juli	330½
1 Aug.	335
1 Spt.	316
1 Oct.	300½
1 Nov.	318
1 Dec.	328¼

1841.	
1 Jan.	334
1 Febr.	337¾
1 Mrz.	350¼
1 Apr.	363¾
1 Mai	354½
1 Juni	380
1 Juli	372¾
1 Aug.	365¼
1 Spt.	369¾
1 Oct.	373¼
1 Nov.	367½
1 Dec.	376¾

1842.	
2 Jan.	380¾
1 Febr.	378¾
1 Mrz.	389¼
1 Apr.	388
1 Mai	389½
1 Juni	383
1 Juli	379½
1 Aug.	381¾
1 Spt.	380
1 Oct.	380
1 Nov.	387
1 Dec.	383¾

1843.	
1 Jan.	382¾
1 Febr.	388¼
1 Mrz.	392
1 Apr.	378¾
1 Mai	369¼
1 Juni	346¼
1 Juli	341½
1 Aug.	343½
1 Spt.	346
1 Oct.	347½
1 Nov.	345¾
1 Dec.	349¼

1844.	
1 Jan.	362½
1 Febr.	366¼
2 Mrz.	375¾
1 Apr.	366½
1 Mai	376½
1 Juni	372
1 Juli	366¾
1 Aug.	370
2 Spt.	372¼
1 Oct.	372½
1 Nov.	372½
1 Dec.	378½

1845.	
1 Jan.	388½
1 Febr.	388
1 Mrz.	392½
1 Apr.	386¼
1 Mai	386½
1 Juni	372¾
1 Juli	370
1 Aug.	377½
1 Spt.	377¼
1 Oct.	368
1 Nov.	373½
1 Dec.	375½

1846.	
1 Jan.	377¾
1 Febr.	379
1 Mrz.	378
1 Apr.	361
1 Mai	361
2 Juni	358½
1 Juli	353½
1 Aug.	352
1 Spt.	349
1 Oct.	344¾
1 Nov.	352¼
1 Dec.	361½

1847.	
1 Jan.	373¾
1 Febr.	379
1 Mrz.	374½
1 Apr.	358¼
1 Mai	359
1 Juni	360¾
1 Juli	358½
1 Aug.	350
1 Spt.	350½
1 Oct.	349
1 Nov.	347
1 Dec.	350½

1848.	
1 Jan.	355
1 Febr.	356
21 Mrz.	285
1 Apr.	255
2 Mai	273
1 Juni	258
1 Juli	259
1 Aug.	270
1 Spt.	278
1 Oct.	273
1 Nov.	269
1 Dec.	265

1849.	
2 Jan.	269
1 Febr.	279
1 Mrz.	285
2 Apr.	275
1 Mai	285
1 Juni	271
1 Juli	296
1 Aug.	288
1 Spt.	296
2 Oct.	302
1 Nov.	295
1 Dec.	294

1850.	
1 Jan.	299
1 Febr.	306
2 Mrz.	299
1 Apr.	283
1 Mai	280
1 Juni	283
2 Juli	291
1 Aug.	292
1 Spt.	306
1 Oct.	305
1 Nov.	303
1 Dec.	292

1851.	
1 Jan.	306
1 Febr.	300
1 Mrz.	305
1 Apr.	304
1 Mai	291½
2 Juni	294
1 Juli	300
1 Aug.	299
1 Spt.	297
1 Oct.	293
1 Nov.	291
1 Dec.	291

1852.	
1 Jan.	302
2 Febr.	303
1 Mrz.	305
1 Apr.	308
3 Mai	303
1 Juni	303
1 Juli	304
1 Aug.	302
1 Spt.	300
1 Oct.	300
1 Nov.	301
1 Dec.	302

Taunusbahn.

1853.		1853.		1854.		1854.		1855.		1855.	
3 Jan.	312	1 Juli	301	2 Jan.	304	1 Juli	297	2 Jan.	306	2 Juli	306
2 Febr.	313	1 Aug.	304	1 Febr.	303	1 Aug.	301	1 Febr.	314	1 Aug.	315
1 Mrz.	314	1 Spt.	305	1 Mrz.	296	1 Spt.	305	1 Mrz.	313	1 Spt.	317
1 Apr.	322	1 Oct.	304	1 Apr.	289	2 Oct.	307	2 Apr.	315	1 Oct.	312
2 Mai	304	1 Nov.	299	1 Mai	288	1 Nov.	300	1 Mai	301	1 Nov.	314
1 Juni	304	1 Dec.	301	1 Juni	293	2 Dec.	301	1 Juni	303	1 Dec.	314

Thüringische Bahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	101¼	3 Jan.	86	2 Jan.	66	3 Jan.	76½	2 Jan.	106¾
		2 Febr.	98	1 Febr.	78	1 Febr.	68	2 Febr.	75½	1 Febr.	99½
		2 Mrz.	95½	1 Mrz.	60	1 Mrz.	64¾	1 Mrz.	75¼	1 Mrz.	85
		1 Apr.	93½	1 Apr.	46	2 Apr.	65	1 Apr.	78⅝	1 Apr.	82
		1 Mai	98	2 Mai	47½	1 Mai	65	1 Mai	83	1 Mai	90½
27 Juni	116	2 Juni	97½	2 Juni	44½	1 Juni	61½	1 Juni	88½	1 Juni	96
2 Juli	116½	1 Juli	95	1 Juli	45½	1 Juli	65½	1 Juli	89¾	1 Juli	97½
1 Aug.	110	1 Aug.	93⅞	1 Aug.	50¼	1 Aug.	64	3 Aug.	94⅞	1 Aug.	96½
5 Spt.	107¾	1 Spt.	92¾	1 Spt.	53½	2 Spt.	64¾	2 Spt.	95	1 Spt.	103¾
2 Oct.	110	1 Oct.	88	2 Oct.	51	1 Oct.	63½	1 Oct.	92	2 Oct.	104
2 Nov.	103¼	2 Nov.	88½	1 Nov.	50¾	2 Nov.	63¼	1 Nov.	90½	1 Nov.	99
9 Dec.	104	1 Dec.	89	1 Dec.	50½	3 Dec.	60	1 Dec.	92½	1 Dec.	97
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
3 Jan.	107½	2 Jan.	97½	2 Jan.	51	2 Jan.	63	3 Jan.	95	2 Jan.	98¾
3 Febr.	108	1 Febr.	97¼	1 Febr.	50¼	1 Febr.	64¾	2 Febr.	96¾	1 Febr.	98
3 Mrz.	115¼	1 Mrz.	97	1 Mrz.	49½	1 Mrz.	68⅞	1 Mrz.	99¼	1 Mrz.	97¼
1 Apr.	113¾	1 Apr.	96½	2 Apr.	49	1 Apr.	71¾	1 Apr.	107⅜	2 Apr.	102
2 Mai	110¾	1 Mai	94	1 Mai	49½	1 Mai	69	2 Mai	108¼	1 Mai	100½
3 Juni	108¾	1 Juni	94¼	1 Juni	49¼	2 Juni	68¾	1 Juni	113¾	1 Juni	106¼
1 Juli	108½	1 Juli	94¾	2 Juli	56	1 Juli	69¼	2 Juli	110¼	2 Juli	110½
1 Aug.	109	2 Aug.	97⅜	1 Aug.	55¾	1 Aug.	78¼	1 Aug.	112¼	1 Aug.	114
1 Spt.	108½	1 Spt.	94¾	1 Spt.	62½	1 Spt.	77⅞	1 Spt.	111⅝	1 Spt.	113¾
1 Oct.	106¾	1 Oct.	92	1 Oct.	65½	1 Oct.	77	1 Oct.	109	1 Oct.	111¼
1 Nov.	104¼	1 Nov.	91¼	1 Nov.	69	1 Nov.	74¼	1 Nov.	107⅝	1 Nov.	109¾
1 Dec.	101½	1 Dec.	90⅞	1 Dec.	67½	1 Dec.	73⅝	1 Dec.	107½	1 Dec.	111

Digitized by Google

Wien-Raab (früher Wien-Gloggnitz).

1838.		1840.		1843.		1845.		1848.		1850.	
		4 Juli	110	3 Jan.	91½	2 Juli	146½	3 Jan.	109	1 Juli	115
		1 Aug.	108	1 Febr.	92½	1 Aug.	158	1 Febr.	106	2 Aug.	120
22 Mrz.	109¼	1 Spt.	102¼	1 Mrz.	92⅞	2 Spt.	155	1 Mrz.	100	2 Spt.	118
3 Apr.	109	1 Oct.	97	3 Apr.	97½	1 Oct.	135	1 Apr.	58	1 Oct.	117½
2 Mai	108⅛	1 Nov.	93½	1 Mai	95¾	3 Nov.	130½	1 Mai	73	2 Nov.	115
6 Juni	106⅛	1 Dec.	91	1 Juni	99¾	1 Dec.	129¾	2 Juni	84	2 Dec.	128
2 Juli	106⅞	1841.		1 Juli	98⅛	1846.		1 Juli	90	1851.	
4 Aug.	106			1 Aug.	97⅛			1 Aug.	96		
1 Spt.	105⅞	2 Jan.	90	1 Spt.	102⅝	2 Jan.	141¼	1 Spt.	97	3 Jan.	125
1 Oct.	103¾	4 Febr.	92 7/16	2 Oct.	102¾	3 Febr.	143¼	1 Oct.	94	1 Febr.	127
2 Nov.	102¼	1 Mrz.	90¾	2 Nov.	103⅝	3 Mrz.	136¾	1 Nov.	94	1 Mrz.	131½
3 Dec.	105¼	1 Apr.	86⅞	1 Dec.	106¾	1 Apr.	138½	1 Dec.	94	1 Apr.	138
1839.		1 Mai	79¼	1844.		2 Mai	138	1849.		1 Mai	131¾
		1 Juni	82¼			1 Juni	138¼			2 Juni	131
2 Jan.	104⅜	1 Juli	81½	2 Jan.	108¾	1 Juli	133¼	3 Jan.	98	1 Juli	136½
1 Febr.	106⅛	2 Aug.	74⅝	1 Febr.	113	1 Aug.	133	1 Febr.	97	1 Aug.	139¼
1 Mrz.	107⅜	1 Spt.	79 13/16	1 Mrz.	110¼	2 Spt.	130¾	1 Mrz.	95	1 Spt.	138
4 Apr.	107	1 Oct.	76⅞	1 Apr.	111¼	1 Oct.	128	2 Apr.	93	3 Oct.	132
1 Mai	106¾	2 Nov.	73¼	1 Mai	116¼	2 Nov.	123	1 Mai	92½	3 Nov.	134
1 Juni	105¾	1 Dec.	81¼	1 Juni	115¼	1 Dec.	129	4 Juni	98½	1 Dec.	135
2 Juli	105	1842.		1 Juli	111⅛	1847.		2 Juli	105	1852.	
7 Aug.	104¼			1 Aug.	113¼			2 Aug.	107½		
2 Spt.	103⅜	3 Jan.	83¼	3 Spt.	108¼	2 Jan.	129	3 Spt.	110	2 Jan.	141
1 Oct.	106½	1 Febr.	86½	1 Oct.	115½	1 Febr.	123½	1 Oct.	110	3 Febr.	141½
2 Nov.	107⅜	1 Mrz.	83½	2 Nov.	119¼	1 Mrz.	120½	3 Nov.	108	2 Mrz.	136
2 Dec.	107¼	2 Apr.	84	2 Dec.	119¾	1 Apr.	120½	1 Dec.	109	1 Apr.	139¼
1840.		2 Mai	88	1845.		1 Mai	123¼	1850.		1 Mai	138
		1 Juni	85			1 Juni	123¾			1 Juni	151
1 Jan.	107¾	2 Juli	82⅝	4 Jan.	128	2 Juli	121¼	3 Jan.	111	1 Juli	155½
1 Febr.	111¼	1 Aug.	84¼	1 Febr.	124¼	3 Aug.	123¾	1 Febr.	113	2 Aug.	156½
5 Mrz.	112	1 Spt.	87⅝	1 Mrz.	149⅜	1 Spt.	120½	1 Mrz.	110½	1 Spt.	162
1 Apr.	114	3 Oct.	87	2 Apr.	151	1 Oct.	115	3 Apr.	112	1 Oct.	156
1 Mai	114¾	4 Nov.	84⅞	3 Mai	147¾	2 Nov.	110	2 Mai	112½	2 Nov.	157½
1 Juni	110½	1 Dec.	86½	2 Juni	143¼	1 Dec.	110	1 Juni	115	3 Dec.	157

Wien=

Digitized by Google

Wien-Raab (früher Wien-Gloggnitz).

1853.		1853.		1854.		1854.		1855.		1855.	
3 Jan.	156	1 Juli	170	2 Jan.	174	1 Juli	82½	2 Jan.	108¼	3 Juli	300*
1 Febr.	160	3 Aug.	173	1 Febr.	92¼	2 Aug.	80	1 Febr.	115	1 Aug.	292
1 Mrz.	155½	1 Spt.	171	1 Mrz.	82½	1 Spt.	81	1 Mrz.	108¾	1 Spt.	300
5 Apr.	156	4 Oct.	163	1 Apr.	80	2 Oct.	88½	2 Apr.	111½	1 Oct.	311
2 Mai	156	2 Nov.	158½	1 Mai	83	2 Nov.	97	1 Mai	109¾	1 Nov.	297
1 Juni	157½	1 Dec.	165	1 Juni	82½	1 Dec.	96	1 Juni	111	1 Dec.	298½

*) Von hier ab notirt per Actie von 250 Fl.

Wilhelmsbahn.

1844.		1846.		1848.		1850.		1852.		1854.	
		2 Jan.	101	4 Jan.	72	17 Jan.	63	7 Jan.	87	2 Jan.	186
		2 Febr.	99	Febr.	—	26 Febr.	65	2 Febr.	88½	3 Febr.	160½
23 Mrz.	111½	2 Mrz.	93	17 Mrz.	51	14 Mrz.	66	1 Mrz.	108	4 Mrz.	115
20 Apr.	109½	1 Apr.	90	Apr.	—	5 Apr.	66	1 Apr.	125¼	1 Apr.	117
7 Mai	118⅝	1 Mai	92⅞	Mai	—	1 Mai	71¾	1 Mai	124	1 Mai	147½
3 Juni	121½	1 Juni	90½	Juni	—	Juni	—	1 Juni	134	1 Juni	176
2 Juli	112	1 Juli	86	Juli	—	1 Juli	70¾	1 Juli	138¼	3 Juli	179
1 Aug.	103	1 Aug.	84	2 Aug.	45	2 Aug.	71½	3 Aug.	136½	1 Aug.	17[illegible]
3 Spt.	102	1 Spt.	80	Spt.	—	5 Spt.	82½	2 Spt.	136	1 Spt.	194
1 Oct.	102½	1 Oct.	70	Oct.	—	8 Oct.	83¼	1 Oct.	143½	2 Oct.	205
1 Nov.	99	2 Nov.	71	Nov.	—	Nov.	—	1 Nov.	145	3 Nov.	192
2 Dec.	101	1 Dec.	71	20 Dec.	46	Dec.	—	1 Dec.	167	1 Dec.	184
1845.		**1847.**		**1849.**		**1851.**		**1853.**		**1855.**	
3 Jan.	105½	2 Jan.	82½	Jan.	—	2 Jan.	78	3 Jan.	172½	3 Jan.	184
3 Febr.	106¼	1 Febr.	84½	Febr.	—	11 Febr.	80¾	2 Febr.	177	1 Febr.	180½
3 Mrz.	117¼	1 Mrz.	87½	1 Mrz.	48	14 Mrz.	76½	2 Mrz.	213½	1 Mrz.	184
1 Apr.	115¼	1 Apr.	89	Apr.	—	4 Apr.	75½	1 Apr.	208	2 Apr.	200
2 Mai	114½	1 Mai	86¼	Mai	—	3 Mai	74	2 Mai	208	4 Mai	198
3 Juni	111¼	1 Juni	87	1 Juni	48	11 Juni	74	1 Juni	199	1 Juni	210
1 Juli	111¼	1 Juli	86½	3 Juli	60	1 Juli	82½	2 Juli	196	3 Juli	237
1 Aug.	110½	9 Aug.	84	11 Aug.	61	1 Aug.	87½	1 Aug.	210	2 Aug.	237½
1 Spt.	112	7 Spt.	80	13 Spt.	57	2 Spt.	86	1 Spt.	212	1 Spt. a	176½
1 Oct.	109½	6 Oct.	75	Oct.	—	3 Oct.	83	1 Oct.	200	1 Spt. b	154
1 Nov.	104½	Nov.	—	Nov.	—	8 Nov.	79	1 Nov.	185½	1 Oct. a	174
1 Dec.	102½	13 Dec.	71	11 Dec.	64	1 Dec.	85¼	1 Dec.	192	1 Oct. b	146½

Digitized by Google

Aachen-Düsseldorf.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	86¼	1 Juli	91	2 Jan.	82½	1 Juli	82	2 Jan.	81½	1 Juli	80
1 Febr.	87¼	1 Aug.	89½	2 Febr.	83	1 Aug.	83	1 Febr.	82	2 Aug.	80¾
1 Mrz.	91½	1 Spt.	90	2 Mrz.	84	1 Spt.	82½	1 Mrz.	82½	1 Spt.	81
1 Apr.	92½	2 Oct.	82	1 Apr.	83½	1 Oct.	80¼	1 Apr.	81½	1 Oct.	80¼
2 Mai	92	1 Nov.	84½	4 Mai	83	2 Nov.	81	1 Mai	81¾	1 Nov.	81
2 Juni	92¾	1 Dec.	83½	2 Juni	83	1 Dec.	80½	1 Juni	81	1 Dec.	80½

Aachen-Mastricht.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	55½	1 Juli	62	2 Jan.	62½	1 Juli	57½	2 Jan.	50	1 Juli	37¾
1 Febr.	59¾	1 Aug.	62¼	2 Febr.	63½	1 Aug.	57¼	1 Febr.	53¾	2 Aug.	34¼
1 Mrz.	66	1 Spt.	74	2 Mrz.	63½	1 Spt.	53	1 Mrz.	47½	1 Spt.	37
1 Apr.	63	2 Oct.	64	1 Apr.	60½	1 Oct.	51	1 Apr.	44	1 Oct.	34½
2 Mai	67	1 Nov.	63½	2 Mai	53½	2 Nov.	48	1 Mai	39	1 Nov.	28
2 Juni	62½	1 Dec.	62½	2 Juni	57	1 Dec.	43½	1 Juni	39	1 Dec.	27½

Altona-Kiel.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	129	1 Juli	128	2 Jan.	131¾	3 Juli	124	2 Jan.	119	1 Juli	116¾
1 Febr.	128½	1 Aug.	127¼	3 Febr.	129	4 Aug.	124	1 Febr.	117	2 Aug.	115
1 Mrz.	128½	1 Spt.	130	3 Mrz.	128½	1 Spt.	123¾	1 Mrz.	116½	1 Spt.	114
1 Apr.	130½	2 Oct.	127½	3 Apr.	128½	2 Oct.	112½	1 Apr.	116½	1 Oct.	113
2 Mai	129½	3 Nov.	128¼	1 Mai	124½	3 Nov.	115½	1 Mai	117	1 Nov.	114
2 Juni	127¼	1 Dec.	131	2 Juni	124½	4 Dec.	109½	1 Juni	116½	1 Dec.	115¾

Anhalt-Cöthen-Bernburg.

1857: ca. 50. 1858: ca. 50.

Bayerische Ostbahnen.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
26 Mai	106⅞	1 Nov.	101¼	1 Apr.	100⅛	2 Nov.	97¾	1 Mai	99½	volle	101⅝
2 Juni	106¾	1 Dec.	101⅛	1 Mai	98¼	1 Dec.	97¾	1 Juni	99⅛	1 Oct.	100⅛
1 Juli	104⅞	1857.		2 Juni	98⅞	1858.		1 Juli	99¼	volle	101¼
1 Aug.	104½			1 Juli	98½	2 Jan.	98½	volle	101	1 Nov.	100⅜
1 Spt.	104¼	2 Jan.	100¼	1 Aug.	98¼	1 Febr.	98¼	1 Aug.	99⅞	volle	101
20 Spt.	102¼	2 Febr.	99¾	1 Spt.	98⅝	1 Mrz.	99½	volle	101⅜	1 Dec.	100¼
1 Oct.	101⅜	2 Mrz.	100	1 Oct.	98	1 Apr.	99⅝	1 Spt.	100½	volle	100½

Digitized by Google

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Jan. 81½	1 Juli 90½	2 Jan. 86	1 Juli 86½	2 Jan. 81	1 Juli 78
1 Febr. 85	1 Aug. 91½	2 Febr. 91	1 Aug. 87½	1 Febr. 83	2 Aug. 77½
1 Mrz. 90	1 Spt. 91½	2 Mrz. 92	1 Spt. 86	1 Mrz. 81½	1 Spt. 78
1 Apr. 90	1 Oct. 86½	1 Apr. 88½	1 Oct. 84	1 Apr. 77½	1 Oct. 77½
1 Mai 93	1 Nov. 86¾	1 Mai 87	2 Nov. 81	1 Mai 78¾	1 Nov. 77½
1 Juni 92	1 Dec. 86½	2 Juni 85	1 Dec. 79	1 Juni 78½	1 Dec. 77

Berlin-Anhalt.

(La. B. dieser Actien wurde nur vom 1. Sept. 1845 bis Dec. 1848 notirt. Solche begannen mit 118½ und fielen bis 82½.)

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Jan. 161	1 Juli 174	2 Jan. 160	1 Juli 141½	2 Jan. 131	1 Juli 124
1 Febr. 163½	1 Aug. 172½	2 Febr. 163½	1 Aug. 140	1 Febr. 129½	2 Aug. 126
1 Mrz. 169	1 Spt. 172	2 Mrz. 153	1 Spt. 135	1 Mrz. 121	1 Spt. 127½
1 Apr. 179	1 Oct. 161	1 Apr. 141	1 Oct. 128½	1 Apr. 117½	1 Oct. 126½
2 Mai 173½	1 Nov. 164¾	1 Mai 141½	2 Nov. 133	1 Mai 124½	1 Nov. 120½
2 Juni 172	1 Dec. 167½	2 Juni 144	1 Dec. 131	1 Juni 123½	1 Dec. 121

Berlin-Hamburg.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Jan. 112½	1 Juli 106¾	2 Jan. 107	1 Juli 114½	2 Jan. 110½	1 Juli 104
1 Febr. 113¼	1 Aug. 106¼	2 Febr. 111½	1 Aug. 115¼	1 Febr. 108¾	2 Aug. 106
1 Mrz. 113	1 Spt. 107	2 Mrz. 114¼	1 Spt. 116½	1 Mrz. 108½	1 Spt. 107½
1 Apr. 111½	1 Oct. 103	1 Apr. 113	1 Oct. 113	1 Apr. 106¼	1 Oct. 106
2 Mai 109½	1 Nov. 104½	1 Mai 111¼	2 Nov. 112	1 Mai 107	1 Nov. 107
2 Juni 108½	1 Dec. 106¾	2 Juni 114	1 Dec. 112½	1 Juni 104½	1 Dec. 105

Berlin-Potsdam-Magdeburg.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Jan. 99½	1 Juli 125	2 Jan. 129½	1 Juli 143	2 Jan. 140	1 Juli 136
1 Febr. 99¾	1 Aug. 135¼	2 Febr. 138	1 Aug. 142	1 Febr. 140½	2 Aug. 137½
1 Mrz. 105¼	1 Spt. 133¾	2 Mrz. 145½	1 Spt. 140½	1 Mrz. 136½	1 Spt. 138¼
1 Apr. 115	1 Oct. 128	1 Apr. 135	1 Oct. 135	1 Apr. 133	1 Oct. 135
2 Mai 125	1 Nov. 133½	1 Mai 129	2 Nov. 135½	1 Mai 138¾	1 Nov. 131½
2 Juni 122½	1 Dec. 133½	2 Juni 138½	1 Dec. 137½	1 Juni 136½	1 Dec. 134

Berlin-Stettin.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Jan. 165	1 Juli 157	2 Jan. 138½	1 Juli 146	2 Jan. 119	1 Juli 109¼
1 Febr. 170½	1 Aug. 153½	2 Febr. 140½	1 Aug. 133½	1 Febr. 120	2 Aug. 108¾
1 Mrz. 164½	1 Spt. 151	2 Mrz. 139	1 Spt. 131	1 Mrz. 116¾	1 Spt. 111½
1 Apr. 157½	1 Oct. 140	1 Apr. 136½	1 Oct. 129	1 Apr. 117	1 Oct. 111
2 Mai 158½	1 Nov. 138	1 Mai 135	1 Nov. 126¼	1 Mai 119¾	1 Nov. 111
2 Juni 165¾	1 Dec. 138½	2 Juni 143	1 Dec. 119½	1 Juni 113	1 Dec. 111½

Bonn-Cöln.

1856	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
8 Jan. 115	2 Juli 119½	2 Jan. 119	1 Juli 117½	2 Jan. 114	1 Juli 117½
5 Febr. 116	4 Aug. 120	4 Febr. 119	3 Aug. 117	1 Febr. 116½	2 Aug. 116½
4 Mrz. 118½	1 Spt. 120	2 Mrz. 119	2 Spt. 116½	1 Mrz. 118½	1 Spt. 116½
1 Apr. 120	6 Oct. 118	3 Apr. 119	2 Oct. 115	1 Apr. 118¾	1 Oct. 116½
3 Mai 119	3 Nov. 118	1 Mai 119	2 Nov. 115½	1 Mai 118	2 Nov. 116
2 Juni 120	1 Dec. 119	3 Juni 118½	2 Dec. 114½	1 Juni 117½	4 Dec. 115½

Breslau-Schweidnitz-Freiburg.

1856.		1857.		1858.	
2 Jan. A	138½	2 Jan. A u. B	140	2 Jan. A u. B	112½
= B	124½	3 = C	125½	2 = C	101½
1 Febr. A	142½	2 Febr. A u. B	145	1 Febr. A u. B	115
= B	130½	2 = C	131	1 = C	109
1 März A	163	2 Mrz. A u. B	135¾	1 Mrz. A u. B	113
1 = B	149	2 = C	126½	1 = C	109
1 April A	167	1 Apr. A u. B	129	1 Apr. A u. B	95½
1 = B	152½	1 = C	124¼	1 = C	94
2 Mai A	173½	1 Mai A u. B	119	1 Mai A u. B	96
2 = B	163	1 = C	114	1 = C	93¼
2 Juni A	181	2 Juni A u. B	124	1 Juni A u. B	95
2 = B	172	2 = C	119½	1 = C	91¾
1 Juli A	179	1 Juli A u. B	130	1 Juli A u. B	95
1 = B	166	1 = C	125	1 = C	92
1 Aug. A	177½	1 Aug. A u. B	126½	2 Aug. A u. B	92½
1 = B	167½	1 = C	122	2 = C	90
1 Spt. A 176, B 164		1 Spt. A u. B	120	1 Spt. A u. B	100½
1 Oct. A 167, B 152½		1 = C	112	1 = C	99
1 Nov. A	149	1 Oct. A u. B	116½	1 Oct. A u. B	99
1 = B	139	1 = C	109	1 = C	96¼
3 = C	128	2 Nov. A u. B	116	1 Nov. A u. B	95½
1 Dec. A	150	2 = C	105½	1 = C	92½
1 = B	139	1 Dec. A u. B	113	1 Dec. A u. B	97½
1 = C	126¾	1 = C	100	1 = C	95¼

Budweis-Linz-Gmunden.

1856.	1856.	1856.	1857.	1857.	1857.
2 Jan. 232½	2 Juni 257	1 Oct. 146	3 Febr. 263	1 Juli 240	1 Dec. 233
1 Febr. 258	1 Juli 248	1 Nov. 258	2 Mrz. 265	1 Aug. 233	**1858.**
1 Mrz. 295	1 Aug. 259	1 Dec. 256	1 Apr. 267	1 Spt. 233	2 Jan. 235
1 Apr. 270	1 Spt. 261	**1857.**	1 Mai 255	1 Oct. 232	
2 Mai 255	22 Spt. 254	2 Jan. 260	1 Juni 258	2 Nov. 231	

Chemnitz-Würschnitz.

1857.	1858.	1858.
3 Febr. 91½	27 Mai 90	1 Spt. 96
14 Apr. 90	1 Juni 95	1 Oct. 96
1 Mai 91	1 Juli 94	1 Nov. 95
2 Juni 89½	2 Aug. 96	1 Dec. 95

Cöln-Crefeld.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Jan. 103	1 Juli 108	2 Jan. 100	Juli —	2 Jan. 84	1 Juli 70
1 Febr. 105½	1 Aug. 107	2 Febr. 100	Aug. —	3 Febr. 80	2 Aug. 69¼
1 Mrz. 111	1 Spt. 108	2 Mrz. 99½	Spt. —	1 Mrz. 75	1 Spt. 68
1 Apr. 111¾	22 Oct. 103	Apr. —	Oct. —	3 Apr. 66	1 Oct. 69
2 Mai 114	3 Nov. 101	Mai —	Nov. —	1 Mai 67	1 Nov. 68½
2 Juni 111½	9 Dec. 103	Juni —	2 Dec. 85	1 Juni 69	1 Dec. 71

Cöln-Minden.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Jan. 164	1 Juli 162	2 Jan. 150½	1 Juli 154	2 Jan. 150	1 Juli 144
1 Febr. 164¼	1 Aug. 161¾	2 Febr. 155	1 Aug. 153½	1 Febr. 148½	2 Aug. 143
1 Mrz. 169½	1 Spt. 161	2 Mrz. 153½	1 Spt. 150½	1 Mrz. 147	1 Spt. 145
1 Apr. 169½	1 Oct. 152½	1 Apr. 150½	1 Oct. 147½	1 Apr. 144	1 Oct. 145
2 Mai 166½	1 Nov. 156	1 Mai 147	2 Nov. 145½	1 Mai 142½	1 Nov. 142
2 Juni 164	1 Dec. 155½	2 Juni 150½	1 Dec. 146¼	1 Juni 141¼	1 Dec. 144½

Digitized by Google

Dresden-Tharandt.

1854.		1855.		1856.		1857.		1857.		1858.	
28 Apr.	75½	1 Oct.	78	27 Aug.	80	Mrz.	—	Nov.	—	1 Mai	67
11 Aug.	85	5 Nov.	78	1 Spt.	80	Apr.	—	Dec.	—	1 Juni	73
1855.		**1856.**		Nov.	—	Mai	—	**1858.**		1 Juli	71½
9 Mai	65	7 Apr.	80	Dec.	—	Juni	—	18 Jan.	63½	10 Aug.	67
1 Juni	71	2 Mai	88	**1857.**		Juli	—	1 Febr.	68	1 Spr.	69½
2 Juli	77	2 Juni	88¾	Jan.	—	Aug.	—	1 Mrz.	68	1 Oct.	69¼
27 Juli	80	7 Juli	87	12. Febr.	68	Spt.	—	1 Apr.	68	1 Nov.	69
						Oct.	—			1 Dec.	67¼

Düsseldorf-Elberfeld.

1856.		1856.		1856.		1857.	
2 Jan.	114	2 Juni	146¼	1 Oct.	143	11 Febr.	149
1 Febr.	130	1 Juli	146	1 Nov.	145	2 Mrz.	149
1 Mrz.	144½	1 Aug.	149	1 Dec.	145	20 Apr.	144½
1 Apr.	146	1 Spt.	150	**1857.**		1 Mai	145
2 Mai	148	22 Sept.	145	Jan.	—	12 Juni	143

Frankfurt-Hanau.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	80½	1 Juli	80¼	2 Jan.	79	1 Juli	85½	2 Jan.	82¼	1 Juli	82
1 Febr.	78	1 Aug.	84¼	2 Febr.	79½	1 Aug.	88	1 Febr.	83½	2 Aug.	81⅝
1 Mrz.	82	1 Spt.	86½	2 Mrz.	84	1 Spt.	86	1 Mrz.	82¾	1 Spt.	82¾
1 Apr.	83½	1 Oct.	81½	1 Apr.	85½	1 Oct.	84¾	1 Apr.	83¼	1 Oct.	83½
2 Mai	81¼	1 Nov.	80¼	1 Mai	83¼	2 Nov.	83½	1 Mai	81¼	1 Nov.	83¼
2 Juni	82⅝	1 Dec.	79½	2 Juni	86	1 Dec.	81½	1 Juni	81½	1 Dec.	82¼

Frankfurt-Homburg.

1856: 2. Jan. 93, 2. Febr. 92; von da an bis jetzt ohne Notiz.

Galizische Carl-Ludwigsbahn.

1856.		1857.		1857.	
13 Aug.	114½	2 Jan.	103	1 Juli	100½
1 Spt.	112½	3 Febr.	101	Aug.	—
2 Oct.	108	2 Mrz.	100½	Spt.	—
2 Nov.	105	1 Apr.	101	Oct.	—
1 Dec.	106	8 Juni	100½	Nov.	—

Glückstadt-Elmshorn.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	39¼	1 Juli	42	2 Jan.	41½	3 Juli	42	2 Jan.	42	1 Juli	40
1 Febr.	45	1 Aug.	42	3 Febr.	42	4 Aug.	42	1 Febr.	43	2 Aug.	40
1 Mrz.	48	1 Spt.	42	3 Mrz.	42	1 Sept.	42	1 Mrz.	43	1 Spt.	40
1 Apr.	47½	2 Oct.	41	3 Apr.	42	2 Oct.	42	1 Apr.	43	1 Oct.	40
1 Mai	42	1 Nov.	40½	1 Mai	42	3 Nov.	42	1 Mai	38	1 Nov.	38
2 Juni	42	1 Dec.	40½	2 Juni	42	4 Dec.	42	1 Juni	38	1 Dec.	36

Hamburg-Bergedorf.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
4 Jan.	121	1 Juli	120	2 Jan.	120	3 Juli	124½	2 Jan.	124	1 Juli	125
1 Febr.	122	1 Aug.	119½	3 Febr.	120½	4 Aug.	125	1 Febr.	125	2 Aug.	125
1 Mrz.	121	1 Spt.	119½	3 Mrz.	129	1 Spt.	125	1 Mrz.	126	1 Spt.	127
1 Apr.	121	1 Oct.	117	3 Apr.	126	2 Oct.	125	1 Apr.	127	1 Oct.	127
2 Mai	119½	1 Nov.	118	1 Mai	123½	3 Nov.	125	1 Mai	127	1 Nov.	127
3 Juni	120	2 Dec.	118½	2 Juni	124	4 Dec.	125	1 Juni	125	1 Dec.	125½

Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	213	1 Juli	279¾	2 Jan.	243¼	1 Juli	201¾	2 Jan.	176¼	1 Juli	165[illegible]
1 Febr.	239	1 Aug.	287¾	3 Febr.	227	1 Aug.	188	1 Febr.	182½	2 Aug.	165[illegible]
1 Mrz.	284	1 Spt.	284¼	2 Mrz.	227	1 Spt.	185½	1 Mrz.	186	1 Spt.	169[illegible]
1 Apr.	301½	1 Oct.	264	1 Apr.	228¼	1 Oct.	176½	1 Apr.	187¼	1 Oct.	175
1 Mai	294¼	1 Nov.	256¾	1 Mai	211¼	2 Nov.	172¾	1 Mai	181½	2 Nv.	174,5[illegible]
2 Juni	302	1 Dec.	252½	2 Juni	207¾	1 Dec.	177¼	1 Juni	167⅔	1 Dc.	173,4[illegible]

Kaiser-Franz-Joseph-Orientbahn.

1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Juni	116½	2 Jan.	104¾	1 Juli	54	2 Jan.	51	1 Juli	45
1 Juli	113	3 Febr.	102	1 Aug.	52½	1 Febr.	56¼	2 Aug.	44¼
1 Aug.	112¾	2 Mrz.	105½	1 Sept.	48	1 Mrz.	53¼	1 Spt.	56
1 Spt.	115	1 Apr.	65¾ *)	1 Oct.	47	1 Apr.	50½	1 Oct.	61¼
1 Oct.	110	1 Mai	60¼	2 Nov.	45	1 Mai	48½	2 Nov.	65,10
1 Nov.	105	2 Juni	54	1 Dec.	48	1 Juni	44½	1 Dec.	66,80
1 Dec.	109								

*) Früher in Francs, vom 1. April an in Bankvaluta.

Digitized by Google

Kaiserin-Elisabeth-Westbahn.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
23 Febr. 126	1 Aug. 109⅞	2 Jan. 102	1 Juli 100⅛	2 Jan. 100½	1 Juli 100
1 Mrz. 124	1 Spt. 109⅞	3 Febr. 101¾	1 Aug. 100	1 Febr. 102⅝	2 Aug. 100⅛
1 Apr. 110	22 Spt. 105½	2 Mrz. 101⅝	1 Spt. 100¼	1 Mrz. 102¼	1 Spt. 100¼
2 Mai 109⅛	1 Oct. 105	1 Apr. 102⅜	1 Oct. 100⅛	1 Apr. 100½	1 Oct. 100
2 Juni 113½	1 Nov. 103	1 Mai 100¼	2 Nov. 100	1 Mai 100	2 Nov. 97
1 Juli 110¼	1 Dec. 102⅝	2 Juni 100	1 Dec. 100 1/16	1 Juni 100	1 Dec. 88, 50

Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Jan. 55¾	1 Juli 61¾	2 Jan. 57½	1 Juli 56½	2 Jan. 50½	1 Juli 53¾
1 Febr. 59¼	1 Aug. 60½	2 Febr. 59½	1 Aug. 55¾	1 Febr. 55	2 Aug. 54⅜
1 März 61½	1 Sept. 61½	2 März 58¼	1 Sept. 51¾	1 März 56¼	1 Sept. 55⅞
1 April 61	1 Oct. 54	1 Apr. 56¾	1 Oct. 47¼	1 Apr. 56½	1 Oct. 55
2 Mai 62½	1 Nov. 54¾	1 Mai 55	2 Nov. 46¾	1 Mai 57¼	1 Nov. 55
2 Juni 61½	1 Dec. 56½	2 Juni 57½	1 Dec. 44	1 Juni 56	1 Dec. 58½

Leipzig-Dresden.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Jan. 216	1 Juli 289½	2 Jan. 290	1 Juli 293	2 Jan. 291	1 Juli 261
1 Febr. 218	1 Aug. 287	2 Febr. 296	1 Aug. 296½	1 Febr. 290	2 Aug. 261½
1 März 236	1 Sept. 290	2 März 300	1 Sept. 313	1 März 284	1 Sept. 266
1 April 257½	1 Oct. 290	1 Apr. 298	1 Oct. 309	1 Apr. 288	1 Oct. 266
2 Mai 293	1 Nov. 290	1 Mai 290	2 Nov. 305	1 Mai 283½	1 Nov. 266
2 Juni 287½	1 Dec. 300	2 Juni 288	1 Dec. 307	1 Juni 266	1 Dec. 253

Löbau-Zittau.

(La B. wurde vom Febr. 1858 bis 1. Aug. notirt, und fiel von 90 bis 84½.)

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Jan. 45¾	1 Juli 68	2 Jan. 59½	1 Juli 60¾	2 Jan. 52¼	1 Juli 58½
1 Febr. 48	1 Aug. 67¾	2 Febr. 63¼	1 Aug. 59¼	1 Febr. 57¾	2 Aug. 55½
1 März 58¾	1 Sept. 67	2 März 63½	1 Sept. 58¼	1 März 56	1 Sept. 58¾
1 April 63¾	1 Oct. 60	1 April 58	1 Oct. 56	1 April 54	1 Oct. 57¼
2 Mai 66½	1 Nov. 60	1 Mai 58½	2 Nov. 54	1 Mai 53¼	1 Nov. 56
2 Juni 66¾	1 Dec. 60	2 Juni 59½	1 Dec. 49	1 Juni 56	1 Dec. 55¾

Digitized by Google

Lombardisch-venetianische Eisenbahn.

1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
1 Nov.	104¼	2 März	127½	1 Sept.	103½	2 Jan.	116	1 Juli	99
1 Dec.	124	1 April	121	1 Oct.	98	1 Febr.	121¼	2 Aug.	92
		1 Mai	115	2 Nov.	92½	1 März	115½	1 Sept.	97½
1857.		2 Juni	114½	1 Dec.	98	1 Apr.	112	1 Oct.	114½
2 Jan.	123	1 Juli	109½			1 Mai	107½	2 Nov.	126
3 Febr.	125½	1 Aug.	107¾			1 Juni	94½	1 Dec.	121,50

Magdeburg-Halberstadt.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	197	1 Juli	203	7 Jan.	200	1 Juli	204	2 Jan.	198	1 Juli	190
1 Febr.	194	1 Aug.	208	2 Febr.	202	1 Aug.	203½	1 Febr.	199½	2 Aug.	199
1 März	210	1 Sept.	209	2 März	208½	1 Sept.	205	1 März	195½	1 Sept.	197
1 April	207	1 Oct.	200	1 April	204	1 Oct.	200	1 April	192	1 Oct.	195½
2 Mai	204	1 Nov.	206	1 Mai	200½	2 Nov.	199½	1 Mai	195	1 Nov.	194
2 Juni	203	1 Dec.	208	2 Juni	203	1 Dec.	201	1 Juni	191	1 Dec.	196

Magdeburg-Leipzig.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.	
2 Jan.	305	1 Nov. B	228	1 April A	266	1 Sept. B	245	1 März	246
1 Febr.	325	1 Dec. A	282	1 „ B	245	1 Oct. A	270	1 April	247
1 März	330	1 „ B	244	1 Mai A	255	1 „ B	246½	1 Mai	242
1 April	321			1 „ B	238	2 Nov. A	268	1 Juni	243
2 Mai	341	**1857.**		2 Juni A	261	2 „ B	244	1 Juli	245
2 Juni	348	2 Jan. A	274	6 „ B	243	1 Dec. A	272	2 Aug.	248½
1 Juli	348	2 „ B	244½	1 Juli A	261½	1 „ B	244½	1 Sept.	253
1 Aug.	344	2 Febr. A	274	1 „ B	242			1 Oct.	250
1 Spt.	343	2 „ B	251	1 Aug. A	264½	**1858.**		1 Nov.	251½
1 Oct.	340	2 März A	270	1 „ B	242½	2 Jan.	254	1 Dec.	250
1 Nov. A	290	2 „ B	250	1 Spt. A	272	1 Febr.	254		

Magdeburg-Wittenberge.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	43½	1 Juli	48	2 Jan.	46½	1 Juli	44¾	2 Jan.	38	1 Juli	33
1 Febr.	47¾	1 Aug.	49¼	2 Febr.	48	3 Aug.	42	1 Febr.	39	2 Aug.	33½
1 März	48½	1 Sept.	48½	2 März	49	1 Sept.	38½	1 März	37½	1 Sept.	35
1 April	49½	2 Oct.	44	1 April	47	1 Oct.	37	1 April	35	1 Oct.	34
2 Mai	50¼	1 Nov.	44	12 Mai	46	2 Nov.	33	1 Mai	35¾	1 Nov.	32½
2 Juni	50¼	1 Dec.	43½	2 Juni	45½	1 Dec.	29¾	1 Juni	35	1 Dec.	39

Digitized by Google

Mainz-Ludwigshafen.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
3 Jan.	113½	1 Spt.	112½	2 Mrz.	103	Nov.	—	1 Mai	A 91½	1 Spt.	A 86
1 Febr.	122½	2 Oct.	112	Apr.	—	28 Dec.	93	1 〃	C 91	1 〃	C 84
1 Mrz.	122½	3 Nov.	106	Mai	—	1858.		1 Juni	A 88	1 Oct.	A 87½
1 Apr.	117½	1 Dec.	107	Juni	—	6 Jan.	93	1 〃	C 88	1 〃	C 86
2 Mai	118½	1857.		Juli	—	1 Febr.	92	2 Juli	A 87	2 Nov.	A 88½
2 Juni	117½			Aug.	—	4 Mrz.	93	2 〃	C 87	2 〃	C 87
1 Juli	117	Jan.	—	Spt.	—	*)21 Apr.	A 82½	2 Aug.	A 87½	1 Dec.	A 92
1 Aug.	112½	3 Febr.	108	Oct.	—	27 〃	C 91	2 〃	C 86¼	1 〃	C 89

*) Werden von jetzt an La. A u. C notirt.

Mecklenburgische Eisenbahn.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	53⅜	1 Juli	59	2 Jan.	54½	1 Juli	56	2 Jan.	50¼	1 Juli	46¾
1 Febr.	56	1 Aug.	59¼	2 Febr.	56½	1 Aug.	56	1 Febr.	51	2 Aug.	49½
1 Mrz.	57	1 Spt.	57⅞	2 Mrz.	56	1 Spt.	52	1 Mrz.	51¼	1 Spt.	51⅜
1 Apr.	54¼	1 Oct.	54	1 Apr.	57	1 Oct.	50¾	1 Apr.	50¼	1 Oct.	50
2 Mai	54	1 Nov.	53¼	1 Mai	57	2 Nov.	51	1 Mai	51½	1 Nov.	51½
2 Juni	57	1 Dec.	53¼	2 Juni	56¾	1 Dec.	44	1 Juni	49	1 Dec.	54¾

Münster-Hamm.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	93	1 Juli	95	3 Jan.	93½	6 Juli	90	6 Jan.	—	1 Juli	90½
1 Febr.	93	1 Aug.	95	2 Febr.	92¼	17 Aug.	91½	1 Febr.	90	Aug.	—
1 Mrz.	93½	1 Spt.	95	2 Mrz.	93	16 Spt.	90	1 Mrz.	90	6 Spt.	91
1 Apr.	94¼	2 Oct.	93½	1 Apr.	92½	Oct.	—	1 Apr.	91	1 Oct.	91
2 Mai	94	Nov.	—	5 Mai	92½	Nov.	—	1 Mai	90½	1 Nov.	91
2 Juni	94	4 Dec.	94	Juni	—	Dec.	—	1 Juni	91	28 Dec.	91

Neisse-Brieg.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	71	1 Juli	74½	2 Jan.	64¾	1 Juli	80	2 Jan.	70	1 Juli	66¼
1 Febr.	75¾	1 Aug.	73½	2 Febr.	75	1 Aug.	81¾	1 Febr.	73¼	3 Aug.	65½
1 Mrz.	72¼	1 Spt.	73½	2 Mrz.	79⅝	2 Spt.	77¼	1 Mrz.	70½	1 Spt.	65¾
1 Apr.	73¾	2 Oct.	66¼	1 Apr.	81¾	1 Oct.	74¼	1 Apr.	63½	2 Oct.	63¾
2 Mai	69	1 Nov.	69¼	1 Mai	76¾	2 Nov.	69	1 Mai	67¼	1 Nov.	61½
2 Juni	73	1 Dec.	67	3 Juni	75	1 Dec.	67¼	1 Juni	65¼	Dec.	—

Digitized by Google

Neustadt-Weißenburg.

1854.		1855.		1856.		1857.		1858.	
2 Jan.	103⅛	2 Jan.	106⅜	2 Jan.	141⅞	2 Jan.	102¾	2 Jan.	97⅞
1 Febr.	101½	1 Febr.	108¼	1 Febr.	142	2 Febr.	106¼	1 Febr.	100
1 Mrz.	94½	1 Mrz.	110¾	1 Mrz.	128¼	2 Mrz.	108¼	1 Mrz.	100⅛
1 Apr.	91	2 Apr.	114⅞	1 Apr.	118⅜	1 Apr.	108½	1 Apr.	99½
1 Mai	95½	1 Mai	113½	2 Mai	116¼	1 Mai	105¾	1 Mai	99
1 Juni	98	1 Juni	117¼	2 Juni	116	2 Juni	105¾	1 Juni	98¼
1 Juli	101	2 Juli	126	1 Juli	113¾	1 Juli	106¼	1 Juli	98¾
1 Aug.	104¾	1 Aug.	142¾	1 Aug.	110	1 Aug.	106	2 Aug.	97¾
1 Spt.	107¼	1 Spt.	141⅜	1 Spt.	108	1 Spt.	105	1 Spt.	98
2 Oct.	108¾	1 Oct.	139¾	1 Oct.	102¾	1 Oct.	101¼	1 Oct.	98
1 Nov.	107⅜	1 Nov.	140½	1 Nov.	102¾	2 Nov.	99½	1 Nov.	97½
2 Dec.	106½	1 Dec.	142	1 Dec.	103¾	1 Dec.	99⅛	1 Dec.	97½

Niederschlesisch-Märk. Staatseisenbahn.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	92⅛	1 Juli	93½	2 Jan.	90	1 Juli	92	2 Jan.	90½	1 Juli	92
2 Febr.	93¾	1 Aug.	93¼	2 Febr.	92½	1 Aug.	92¾	1 Febr.	91½	2 Aug.	92½
1 Mrz.	94	1 Spt.	93	2 Mrz.	92¼	1 Spt.	90½	1 Mrz.	91¼	1 Spt.	92½
1 Apr.	93¾	1 Oct.	90	1 Apr.	92½	1 Oct.	89	1 Apr.	91½	1 Oct.	92
2 Mai	93¾	1 Nov.	90	1 Mai	91¼	2 Nov.	90	1 Mai	91½	1 Nov.	92¼
2 Juni	93¾	1 Dec.	90½	2 Juni	91½	1 Dec.	89	1 Juni	91¾	1 Dec.	92½

Niederschlesische Zweigbahn.

(Die Prioritätsstammactien dieser Bahn findet man kaum ein paar Mal notirt.)

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	60½	1 Juli	95	2 Jan.	89¾	Juli	—	4 Jan.	88	Juli	—
1 Febr.	70	7 Aug.	93½	2 Febr.	91	Aug.	—	1 Febr.	84½	Aug.	—
1 Mrz.	79	4 Spt.	91½	2 Mrz.	91	Spt.	—	4 Mrz.	80	Spt.	—
1 Apr.	88½	Oct.	—	Apr.	—	Oct.	—	15 Apr.	80	Oct.	—
2 Mai	89½	5 Nov.	85	Mai	—	Nov.	—	10 Mai	80	Nov.	—
2 Juni	96	1 Dec.	88½	Juni	—	18 Dec.	72	1 Juni	80	22 Dec.	55

Nürnberg-Fürth.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	270	1 Juli	265	3 Jan.	255	1 Juli	250	2 Jan.	252	1 Juli	250
2 Febr.	270	1 Aug.	265	2 Febr.	255	1 Aug.	250	1 Febr.	252	2 Aug.	250
3 Mrz.	265	1 Spt.	265	2 Mrz.	255	1 Spt.	250	1 Mrz.	250	1 Spt.	250
1 Apr.	265	1 Oct.	265	1 Apr.	255	1 Oct.	250	1 Apr.	250	1 Oct.	250
1 Mai	265	1 Nov.	260	1 Mai	255	2 Nov.	250	1 Mai	250	1 Nov.	250
2 Juni	265	1 Dec.	255	1 Juni	255	1 Dec.	252	2 Juni	250	1 Dec.	250

Digitized by Google

Oberschlesische Eisenbahn.

1856.

2	Jan.	A	210
2	„	B	179
1	Febr.	A	217
1	„	B	181½
1	März	A	217
1	„	B	185
1	April	A	213½
1	„	B	183
2	Mai	A	207
2	„	B	177½
2	Juni	A	205½
2	„	B	174½
1	Juli	A	211½
1	„	B	182
1	Aug.	A	211
1	„	B	187¾
1	Spt.	A	206
1	„	B	183½
1	Oct.	A	194½
1	„	B	174
1	Nov.	A	202¾
1	„	B	187½
1	„	C	139¼

1856.

1	Dec.	A	165½
1	„	B	149
1	„	C	140

1857.

2	Jan.	A	153½
2	„	B	139
2	„	C	138¾
2	Febr.	A	154½
2	„	B	143
2	„	C	139½
2	Mrz.	A	145½
2	„	B	237½
2	„	C	134
1	Apr.	A	147
1	„	B	135½
1	„	C	133
1	Mai	A	134½
1	„	B	125
1	„	C	123
2	Juni	A	143
2	„	B	132½
2	„	C	132½

1857.

1	Juli	A	150½
1	„	B	139
1	„	C	139½
1	Aug.	A	148
1	„	B	138
1	„	C	138½
1	Sept.	A	142
1	„	B	132½
1	„	C	131½
1	Oct.	A	139½
1	„	B	130
1	„	C	129
2	Nov.	A	139
2	„	B	129
2	„	C	128
1	Dec.	A	137
1	„	B	128
1	„	C	126½

1858.

2	Jan.	A u. C	135
2	„	B	124

1858.

1	Febr.	A u. C	143½
1	„	B	132
1	Mrz.	A u. C	137½
1	„	B	127½
1	Apr.	A u. C	138½
1	„	B	128½
1	Mai	A u. C	139
1	„	B	128
1	Juni	A u. C	137½
1	„	B	126½
1	Juli	A u. C	135½
1	„	B	126
2	Aug.	A u. C	138½
2	„	B	128⅛
1	Spt.	A u. C	139½
1	„	B	128½
1	Oct.	A u. C	136½
1	„	B	125¾
1	Nov.	A u. C	134
1	„	B	124½
1	Dec.	A u. C	137
1	„	B	126¾

Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1855.

19	Febr.	Cert.	557*)
1	Mrz.	„	578
2	Apr.	„	332½
1	Mai	„	312½
1	Juni	„	319
3	Juli	volle	300†)
3	„	Cert.	307½
1	Aug.	volle	292
1	„	Cert.	319
1	Spt.	volle	300
1	„	Cert.	339
1	Oct.	volle	311
1	„	Cert.	361¾

1855.

1	Nov.	volle	297
1	„	Cert.	335½
1	Dec.	volle	298½
1	„	Cert.	336½

1856.

2	Jan.	volle	303
2	„	Cert.	198¼
1	Febr.	volle	329
1	„	Cert.	246¼
1	Mrz.	volle	358
1	„	Cert.	260

1856.

1	Apr.	volle	358
1	„	Cert.	261½
1	Mai	volle	351
1	„	Cert.	262
2	Juni	volle	342
2	„	Cert.	259
1	Juli	volle	336
1	„	Cert.	251¼
1	Aug.	volle	324
1	„	Cert.	238
1	Spt.	volle	328
1	„	Cert.	244
1	Oct.	volle	306

1856.

1	Oct.	Cert.	217
1	Nov.	volle	306
1	„	Cert.	210½
1	Dec.	volle	319
1	„	Cert.	263½

1857.

2	Jan.	volle	315
2	„	Cert.	256½
3	Fbr.	volle	302
3	„	Cert.	204½
2	Mrz.	volle	304
2	„	Cert.	244

*) Die Course dieser Actien (à 500 Frcs.) wurden anfänglich in Francs, dann in Gulden, doch seit Anfang 1856 nur pr. Stück für die wirklich eingezahlten 225 Frcs., diese aber in Gulden, notirt.

†) Volleingezahlte Actien der frühern Wien-Raaber Privatbahn in Stücken zu 250 Gulden.

Oesterreichische

Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft.

1857.			1857.			1857.			1858.	
1 Apr.	volle	304	1 Aug.	volle	270	1 Dec.	volle	278	1 Juni	263$\frac{1}{4}$
1 „	Cert.	247	1 „	Cert.	243$\frac{3}{4}$	1858.			1 Juli	269$\frac{1}{4}$
1 Mai	volle	284	1 Spt.	volle	262	2 Jan.		297$\frac{1}{2}$	1 Aug.	257$\frac{3}{4}$
1 „	Cert.	221$\frac{1}{4}$	1 „	Cert.	235$\frac{1}{4}$	1 Febr.		312$\frac{1}{4}$	1 Spt.	263$\frac{1}{4}$
2 Juni	volle	272	1 Oct.	volle	272	1 Mrz.		307	1 Oct.	264$\frac{1}{4}$
2 „	Cert.	205	1 „	Cert.	246$\frac{1}{4}$	1 Apr.		301$\frac{3}{4}$	1 Nov.	270, 50
1 Juli	volle	266	2 Nov.	volle	277$\frac{1}{2}$	1 Mai		285$\frac{1}{2}$	1 Dec.	263, 50
1 „	Cert.	231$\frac{1}{4}$								

Oppeln-Tarnowitzer Eisenbahn.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
1 Febr.	109$\frac{5}{12}$	1 Aug.	108$\frac{1}{4}$	2 Jan.	107	1 Juli	86$\frac{1}{2}$	2 Jan.	67	1 Juli	60$\frac{1}{2}$
1 Mrz.	109$\frac{2}{3}$	1 Spt.	110	2 Febr.	109	1 Aug.	87$\frac{1}{2}$	1 Febr.	74$\frac{1}{2}$	2 Aug.	58$\frac{3}{4}$
1 Apr.	112	2 Oct.	107	4 Mrz.	105	1 Spt.	81	1 Mrz.	69	1 Spt.	61$\frac{1}{2}$
2 Mai	111$\frac{3}{4}$	1 Nov.	108$\frac{1}{4}$	2 Apr.	97	1 Oct.	75	1 Apr.	61$\frac{1}{2}$	1 Oct.	60
2 Juni	111$\frac{1}{2}$	2 Dec.	110	1 Mai	80	2 Nov.	69	1 Mai	61$\frac{1}{7}$	1 Nov.	55$\frac{3}{4}$
1 Juli	109$\frac{1}{2}$			1 Juni	83$\frac{1}{2}$	1 Dec.	64	1 Juni	61$\frac{1}{2}$	1 Dec.	56$\frac{3}{4}$

Pfälzische Ludwigsbahn.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	155$\frac{1}{4}$	1 Juli	150$\frac{3}{4}$	2 Jan.	140$\frac{1}{2}$	1 Juli	151$\frac{5}{8}$	2 Jan.	146	1 Juli	142$\frac{7}{8}$
1 Febr.	154$\frac{3}{4}$	1 Aug.	149$\frac{7}{8}$	2 Febr.	147$\frac{5}{8}$	1 Aug.	150$\frac{1}{4}$	1 Febr.	144$\frac{1}{4}$	2 Aug.	144$\frac{1}{7}$
1 Mrz.	161$\frac{1}{2}$	1 Spt.	143	2 Mrz.	148$\frac{1}{8}$	1 Spt.	148$\frac{1}{4}$	1 Mrz.	144$\frac{1}{2}$	1 Spt.	142$\frac{7}{8}$
1 Apr.	156$\frac{5}{8}$	1 Oct.	136$\frac{1}{2}$	1 Apr.	147$\frac{3}{8}$	1 Oct.	147$\frac{1}{4}$	1 Apr.	142	1 Oct.	152$\frac{1}{2}$
2 Mai	157$\frac{3}{4}$	1 Nov.	140$\frac{1}{8}$	1 Mai	147	1 Nov.	147	1 Mai	144$\frac{1}{8}$	1 Nov.	152$\frac{1}{4}$
2 Juni	155$\frac{3}{4}$	1 Dec.	142$\frac{5}{8}$	2 Juni	150$\frac{1}{2}$	1 Dec.	148	1 Juni	143	1 Dec.	155$\frac{3}{8}$

Prinz-Wilhelmsbahn.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	50$\frac{1}{4}$	1 Juli	69	2 Jan.	62	1 Juli	61	6 Jan.	60	1 Juli	56$\frac{1}{2}$
1 Febr.	56	1 Aug.	66	2 Febr.	68	1 Aug.	62	1 Febr.	64$\frac{1}{2}$	2 Aug.	58$\frac{1}{2}$
1 Mrz.	65	1 Spt.	66	2 Mrz.	67	1 Spt.	62$\frac{3}{4}$	1 Mrz.	61	1 Spt.	65
1 Apr.	65	3 Oct.	61	1 Apr.	67	3 Oct.	59$\frac{1}{2}$	1 Apr.	58	1 Oct.	66$\frac{1}{7}$
2 Mai	73$\frac{1}{2}$	5 Nov.	60$\frac{1}{2}$	1 Mai	62	5 Nov.	56	4 Mai	57$\frac{1}{4}$	1 Nov.	64$\frac{1}{2}$
2 Juni	70	1 Dec.	60$\frac{1}{2}$	6 Juni	60$\frac{1}{4}$	Dec.	—	1 Juni	57$\frac{1}{2}$	1 Dec.	65$\frac{1}{4}$

Rendsburg-Neumünster.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
4 Jan. 128	1 Juli 125	2 Jan. 125	3 Juli 127½	Jan. —	Juli —
1 Febr. 128	1 Aug. 125	3 Febr. 125	4 Aug. 127½	Febr. —	Aug. —
1 Mrz. 128	1 Spt. 125	3 Mrz. 125	1 Spt. 127½	Mrz. —	Spt. —
1 Apr. 128	1 Oct. 125	3 Apr. 125	2 Oct. 127½	Apr. —	Oct. —
2 Mai 128	1 Nov. 125	1 Mai 125	3 Nov. 127½	Mai —	Nov. —
3 Juni 125	2 Dec. 125	2 Juni 125	4 Dec. 127½	Juni —	Dec. —

Rheinische Eisenbahn.

Die späteren Actien-Emissionen dieser Bahn als Neue und Neueste Rhein-Actien haben ebenfalls einen, doch oft unterbrochenen Curs. — Die Neuen begannen am 5. Juni 1856 mit 111½, und standen im Decbr. 1858 88. — Die Neuesten begannen im Juni 1856 mit 104 und standen im Decbr. 1858 85¼.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Jan. 111¼	1 Juli 116¾	2 Jan. 111	1 Juli 101	2 Jan. 94	1 Juli 85
1 Febr. 112½	1 Aug. 115½	2 Febr. 112	1 Aug. 97¾	1 Febr. 97½	2 Aug. 87½
1 März 116	1 Sept. 118¾	2 März 109½	1 Sept. 92	1 März 93¾	1 Sept. 90½
1 April 115	1 Oct. 112	1 Apr. 106	1 Oct. 90½	1 Apr. 95½	1 Oct. 91½
2 Mai 117¼	1 Nov. 113½	1 Mai 99¼	2 Nov. 86½	1 Mai 93¾	1 Nov. 91
2 Juni 117½	1 Dec. 113½	2 Juni 101	1 Dec. 89	1 Juni 91½	1 Dec. 91½

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
26 Juni 105¾	2 Jan. 92½	1 Juli 86¼	2 Jan. 80½	1 Juli 60½
1 Juli 107½	2 Febr. 92¾	1 Aug. 87¾	1 Febr. 80¾	2 Aug. 56¾
1 Aug. 102¾	2 Mrz. 92⅜	1 Spt. 87	1 Mrz. 80	1 Spt. 60
1 Spt. 100	1 Apr. 89¾	1 Oct. 86½	1 Apr. 76	1 Oct. 61
1 Oct. 95¾	1 Mai 86	2 Nov. 83½	1 Mai 72¾	1 Nov. 59½
1 Nov. 94	2 Juni 86½	1 Dec. 80	1 Juni 67	1 Dec. 59⅜
1 Dec. 93¾				

Ruhrort-Crefeld-(Kreis-)Gladbach.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Jan. 84	1 Juli 92¾	2 Jan. 91½	7 Juli 89	2 Jan. 91	1 Juli 92½
1 Febr. 85	1 Aug. 91¼	2 Febr. 92½	1 Aug. 90	1 Febr. 89½	2 Aug. 92
1 März 95	1 Sept. 93	2 März 92½	1 Sept. 89¼	1 März 86½	1 Sept. 92
1 April 98	1 Oct. 90	1 Apr. 90	1 Oct. 87½	1 Apr. 81	1 Oct. 91½
2 Mai 95½	1 Nov. 90	12 Mai 90	2 Nov. 86½	1 Mai 91	1 Nov. 89½
2 Juni 95	1 Dec. 92	Juni —	1 Dec. 88	1 Juni 92	1 Dec. 88

Sächsisch-Schlesische Staatsbahn.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	99	1 Juli	99	2 Jan.	99	1 Juli	99½	2 Jan.	99⅝	1 Juli	100¾
1 Febr.	99	1 Aug.	99	2 Febr.	99	1 Aug.	99½	1 Febr.	99⅛	2 Aug.	100⅝
1 Mrz.	99	1 Spt.	99¼	2 Mrz.	99	1 Sept.	99⅝	1 Mrz.	100¼	1 Spt.	100⅞
1 Apr.	99	2 Oct.	97	1 Apr.	99	1 Oct.	99⅝	1 Apr.	100⅜	1 Oct.	100½
2 Mai	99⅛	1 Nov.	99	1 Mai	99⅛	2 Nov.	99⅞	1 Mai	100⅛	1 Nov.	100½
2 Juni	99	1 Dec.	99	2 Juni	99¼	1 Dec.	100	1 Juni	100⅜	1 Dec.	100¾

Stargard-Posen.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	92½	1 Juli	96	2 Jan.	105½	1 Juli	98	2 Jan.	97	1 Juli	90
2 Febr.	95¼	1 Aug.	96	2 Febr.	105¾	1 Aug.	100¼	1 Febr.	96½	2 Aug.	90¾
1 Mrz.	96½	1 Spt.	101	2 Mrz.	102½	1 Spt.	97½	1 Mrz.	95	1 Spt.	90¾
1 Apr.	96	1 Oct.	97	1 Apr.	99½	1 Oct.	97	1 Apr.	93¾	1 Oct.	88
2 Mai	98¼	1 Nov.	100	1 Mai	97	2 Nov.	93	1 Mai	94	1 Nov.	86½
2 Juni	98¼	1 Dec.	107	2 Juni	94½	1 Dec.	97¾	1 Juni	93	1 Dec.	86¾

Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.

(Pardubitz-Reichenberg.)

1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Juni	108½	2 Jan.	108¼	1 Juli	105¼	2 Jan.	94¼	1 Juli	93
1 Juli	108	3 Febr.	107	1 Aug.	104½	1 Febr.	96½	2 Aug.	94½
1 Aug.	112¾	2 Mrz.	110	1 Spt.	102	1 Mrz.	93⅝	1 Spt.	92¾
1 Spt.	115¼	1 Apr.	109⅛	1 Oct.	101½	1 Apr.	93¼	1 Oct.	91⅜
1 Oct.	110½	1 Mai	107⅝	2 Nov.	99⅞	1 Mai	91	2 Nv.	95, 25
1 Nov.	108⅜	1 Juni	106¼	1 Dec.	98	1 Juni	89⅞	1 Dc.	186, 50
1 Dec.	108½								

Taunusbahn.

1856.		1856.		1857.		1857.		1858.		1858.	
2 Jan.	315	1 Juli	322	2 Jan.	352	1 Juli	362	2 Jan.	360	1 Juli	345
1 Febr.	322	1 Aug.	330	2 Febr.	359	1 Aug.	365	1 Febr.	369	2 Aug.	343
1 Mrz.	330	1 Spt.	346	2 Mrz.	372	1 Sept.	370	1 Mrz.	369	1 Spt.	348
1 Apr.	334	1 Oct.	343	1 Apr.	364	1 Oct.	370	1 Apr.	372	1 Oct.	344
2 Mai	319	1 Nov.	347	1 Mai	350	2 Nov.	364	1 Mai	335	1 Nov.	347
2 Juni	319	1 Dec.	350	2 Juni	362	1 Dec.	359	1 Juni	335	1 Dec.	352

Theiß-Eisenbahn.

1856.	1856.	1857.	1857.	1858.	1858.
2 Mai 106	1 Nov. 102⅞	2 März 101⅝	1 Sept. 100¼	1 Febr. 101	2 Aug. 100½
2 Juni 108¼	1 Dec. 102	1 April 103⅝	1 Oct. 100⅛	1 März 100¼	1 Sept. 100
1 Juli 106		1 Mai 100⅜	2 Nov. 100	1 April 100¾	1 Oct. 100
1 Aug. 106½	**1857.**	2 Juni 100	1 Dec. 100 1/16	1 Mai 100	2 Nov. 105
1 Sept. 109	2 Jan. 101⅞	1 Juli 100⅛	**1858.**	1 Juni 100	1 Dec. 105
1 Oct. 107	3 Febr. 101⅝	1 Aug. 100	2 Jan. 100¼	1 Juli 100	

Thüringische Eisenbahn.

1856.	1856.	1857.	1858.	1858.	1858.
2 Jan. 110½	1 Juli 124½	2 Jan. 129½	1 Juli 126½	2 Jan. 123	1 Juli 110½
1 Febr. 110	1 Aug. 127½	2 Febr. 131½	1 Aug. 128½	1 Febr. 125	2 Aug. 113½
1 März 115	1 Sept. 130	2 März 127½	1 Sept. 126½	1 März 122¾	1 Sept. 115¼
1 April 117¾	1 Oct. 126	1 April 124	1 Oct. 124	1 April 120	1 Oct. 114
2 Mai 122½	1 Nov. 130½	1 Mai 123½	2 Nov. 124½	1 Mai 119	1 Nov. 112¾
2 Juni 124¾	1 Dec. 134½	2 Juni 124½	1 Dec. 123	1 Juni 117½	1 Dec. 113

Werrabahn.

1858: 8 Novbr. 74½. 1 Decbr. 76¼.

Wilhelmsbahn.

1855.	1856.	1856.	1857.	1858.
1 Nov. A 176	1 Apr. A 227	1 Sept. B 178	17 Apr. 80¾	1 Febr. 56
1 „ B 145	1 „ B 192	1 Oct. A 169	1 Mai 70	1 Mrz. 57
1 Dec. A 212	2 Mai A 224	1 „ B 150	2 Juni 62½	1 Apr. 55
1 „ B 169	2 „ B 189	1 Nov. A 158	1 Juli 56½	1 Mai 52
1856.	2 Juni A 217	1 „ B 144	1 Aug. 59	1 Juni 46
2 Jan. A 192½	2 „ B 188½	1 Dec. A 140	1 Spt. 56½	1 Juli 48
2 „ B 163½	1 Juli A 216	1 „ B 127½	1 Oct. 47	2 Aug. 48½
1 Febr. A 197	1 „ B 192	**1857.**	3 Nov. 46	1 Spt. 50½
1 „ B 167½	1 Aug. A 212	2 Jan. 125	1 Dec. 45	2 Oct. 47
1 Mrz. A 210	1 „ B 190	7 Febr. 126	**1858.**	1 Nov. 44½
1 „ B 180	1 Spt. A 196	Mrz. —	2 Jan. 47½	1 Dec. 45½

Leipzig,

Druck von A. Edelmann.

Digitized by Google

Bemerkung.

Spätere statistische und andere Notizen mit Bezug auf bestehende oder auf projectirte Bahnen, welche während des Druckes noch nicht zur Kenntniß des Herrn Verfassers gekommen waren, sind bis auf die neueste Zeit

im Nachtrage Seite 395 bis 418

angeführt.

Um dem Buche auch künftig die größte Gründlichkeit zu sichern und dessen anerkannte praktische Brauchbarkeit dauernd zu erhalten, bitten wir im allgemeinen Interesse

die löbl. Directionen oder Herren Beamten der Eisenbahnen, sowie die Herren Banquiers und Geschäftsleute,

welchen dieses Buch zukommt und bei denen die Idee desselben Anklang findet, uns gütigst etwaige Ergänzungen oder Berichtigungen, auf dem Wege des Buchhandels, oder wo keine Buchhandlungen sein sollten, mit directer Post, mitzutheilen.

Besonders aber wiederholen wir noch die Bitte, welche der Herr Verfasser in seiner Vorrede ausdrückt:

daß nämlich die verehrlichen Directionen der Eisenbahnen uns die Geschäftsberichte, Abschlüsse, oder sonstige Verhandlungen, welche der Oeffentlichkeit angehören, so wie solche von jetzt an erscheinen, geneigtest zusenden möchten.

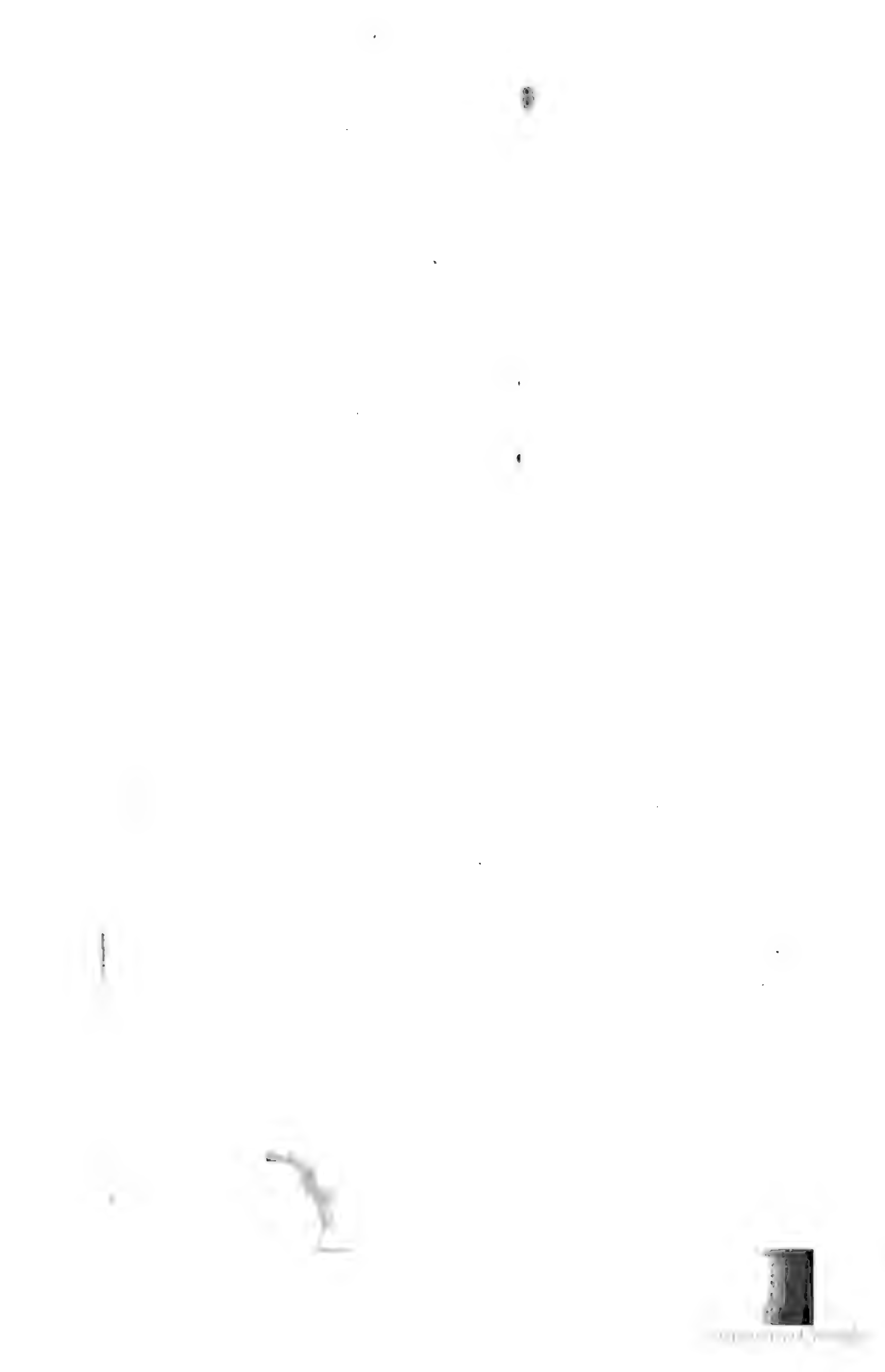
C. F. Amelang's Verlag in Leipzig.
(Friedr. Volckmar sen.)

*

Guastalla
Ferrara
Mur
Reggio
Modena
BOLOGNA
Klagenfurt
Imola
Pistoja
Pescia
Prato
FLORENZ
Ob. Laibach
Arno
Empoli
Görz
Präwald
Pontedera
TRIEST
Siena
Piombino

Digitized by Google

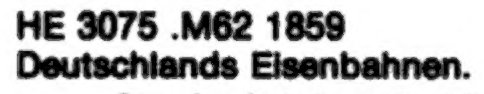
Digitized by Google



igitized by Google

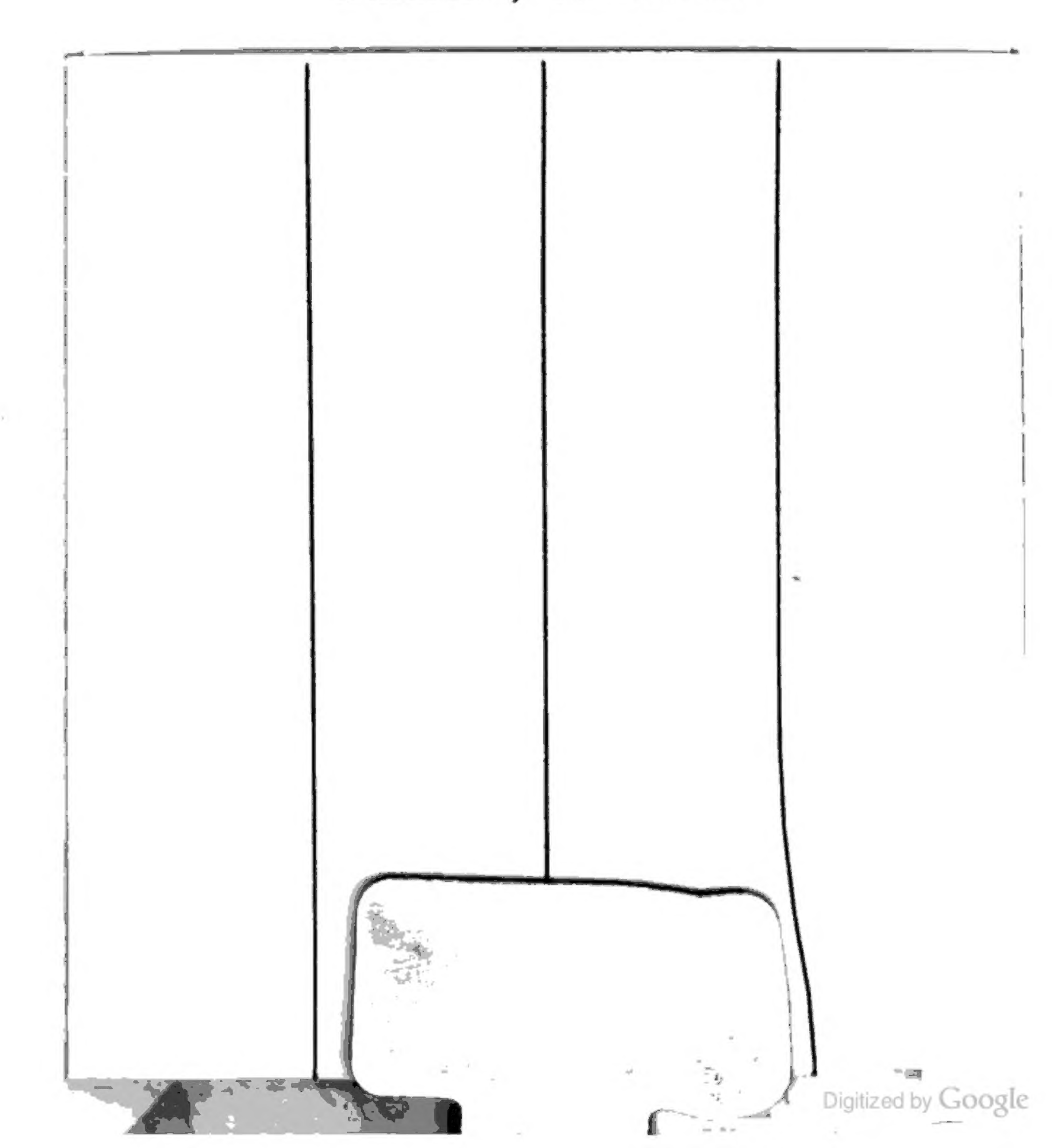
Digitized by Google

Digitized by Google

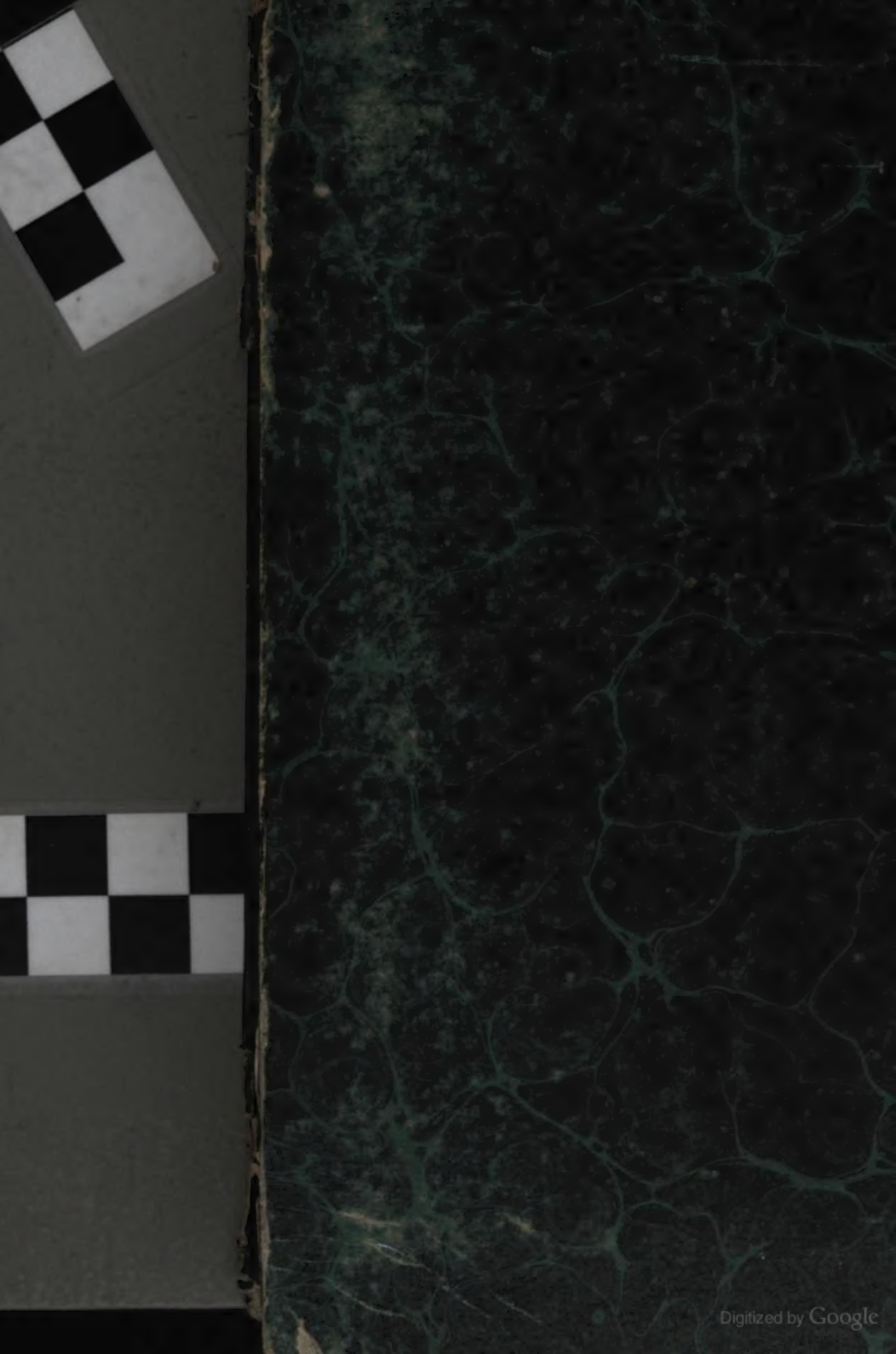

HE 3075 .M62 1859
Deutschlands Eisenbahnen.

Stanford University Libraries
3 6105 041 801 585

STANFORD UNIVERSITY LIBRARY
Stanford, California



Digitized by Google



Digitized by Google